

Digitized by the Internet Archive in 2023 with funding from University of Toronto



Catalogue 53-222 Annual

Trucking in Canada

1992

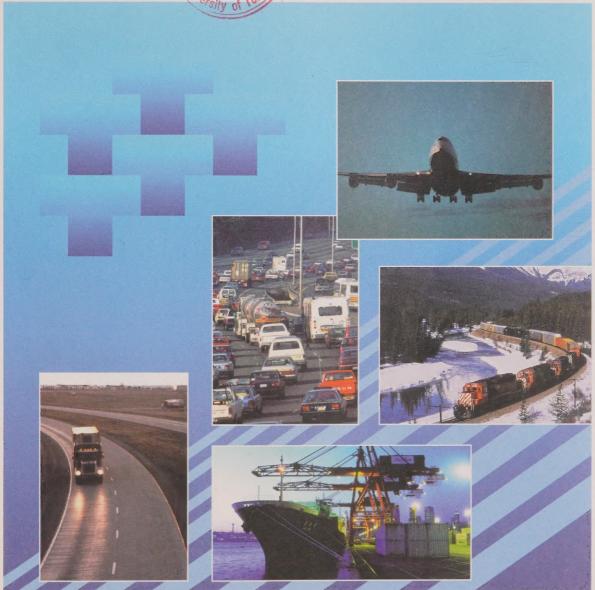
Catalogue 53-222 Annuel

Government Publications

Le camionnage au Canada

1992





Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer printout, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Transportation Division, Surface and Marine Transport Section,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 Telephone: (613) 951-2486 or to the Statistics Canada reference centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montreal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia. New Brunswick and Prince Edward Island 1-800-565-7192 Quebec 1-800-361-2831 Ontario 1-800-263-1136 Saskatchewan 1-800-667-7164 Manitoba 1-800-661-7828 Southern Alberta 1-800-882-5616 Alberta and Northwest Territories 1-800-563-7828 British Columbia and Yukon 1-800-663-1551

Telecommunications Device for the	
Hearing Impaired	1-800-363-7629
Toll-free Order-only Line (Canada	
and United States)	1-800-267-6677

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

(1-613-951-7277) Facsimile Number (1-613-951-1584) Toronto Credit Card Only (1-416-973-8018)

Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and service to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Division des transports,

Section des transports de surface et maritimes,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 téléphone: (613) 951-2486 ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax Montréal	(1-902-426-5331) (1-514-283-5725)	Regina Edmonton	(1-306-780-5405) (1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winninea	(1-204-983-4020)		,

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve, Labrador,

Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Drunswick	
et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Sud de l'Alberta	1-800-882-5616

1-800-563-7828

1-800-663-1551

1-800-267-6677

Appareils de télécommunications pour

seulement (Canada et États-Unis)

Alberta et Territoires du Nord-Ouest

Colombie-Britannique et Yukon

les malentendants 1-800-363-7629 Numéro sans frais pour commander

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

(1-613-951-7277) Numéro du télécopieur (1-613-951-1584) Toronto Carte de crédit seulement (1-416-973-8018)

Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada

Transportation Division Surface and Marine Transport Section

Trucking in Canada

1992

Statistique Canada

Division des transports Section des transports de surface et maritimes

Le camionnage au Canada

1992

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada

Minister of Industry,
 Science and Technology, 1995

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A OT6.

February 1995

Price: Canada: \$50.00 United States: US\$60.00 Other Countries: US\$70.00

Catalogue No. 53-222

ISSN 0829-8947

Ottawa

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

[©] Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1995

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Février 1995

Prix : Canada : 50 \$ États-Unis : 60 \$ US Autres pays : 70 \$ US

Nº 53-222 au catalogue

ISSN 0829-8947

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

Signes conventionnels

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- figures not available.
- figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- preliminary figures.
- revised figures.
- confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- nombres indisponibles.
- n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes
- nombres provisoires.
- nombres rectifiés.

REMERCIEMENTS

Mathieson, Chefs d'unités.

Paré; et Dave Wallace.

confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Cette publication a été réalisée à la division des transports sous la direction de David Dodds, directeur, Jim Cain, chef de la section des

Les analystes suivants ont contribué d'une façon particulière: Joan

Judy Cotterill; Linda De Montigny; Morteza Doroudian; Joe

Les personnes suivantes ont participé à la collecte et la préparation

transports terrestres et maritimes, et Michel Cloutier et Andrea

Conway; Kathie Davidson; Dorota Geissel; Patricia Liston; Gilles

Foti; Réjean L'Heureux; et Larry Plager ont prêté leur assistance

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Transportation Division under the direction of David Dodds, Director, and Jim Cain, Chief, Surface and Marine Section, and Michel Cloutier and Andrea Mathieson, Unit Heads.

Major contributions were made by the following analysts: Joan Conway; Kathie Davidson; Dorota Geissel; Patricia Liston; Gilles Paré; and Dave Wallace.

Technical assistance was provided by: Judy Cotterill; Linda de Montigny; Morteza Doroudian; Joe Foti; Réjean L'Heureux; and Larry Plager.

Other significant contributions to the collection and preparation of the data were made by the following people:

Transportation Division - Division des transports

Denis Caron Peggy Moffatt Dorothee Woodward

Carole Ducharme-Danielson Yvele Paquette

Nathalie Larocque Rose Ryan

technique.

des données:

Elaine LaRose Surendar Singh

Business Survey Methods Division - Division des méthodes d'enquêtes-entreprises

Johanne Denis Lenka Mach

Lyne Guertin Éric Rancourt Danielle Lalande

Hyunshik Lee

Survey Operations Division - Division des opérations des enquêtes

Mike Maydan

Brian McGuire

Operations and Integration Division - Division des opérations et de l'intégration

Thérèse Carrière

Ghislaine Comeau

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984. 0

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" - "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 - 1984.



Table of Contents Trucking in Canada

Table des matières Le camionnage au Canada

	Page	and a second	Page
Highlights	5	Faits Saillants	5
Chapter I		Chapitre I	
General Overview	7	Aperçu général	7
Trucking in Transportation For-hire Trucking's Contribution to GDP Trucking Activity Trucking Employment Canada — United States Trade Trucking in Canada, 1992	9 9 10 10 11 11	Le camionnage et les transports La contribution du camionnage pour compte d'autrui au PIB Activités du camionnage Effectif du secteur du camionnage Le commerce entre le Canada et les États-Unis Le camionnage au Canada, 1992	9 9 10 10 11 11
Chapter II		Chapitre II	
Motor Carriers of Freight Survey. Financial and Operating Statistics, 1992	13	Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises. Données financières et d'exploitation, 1992	13
Introduction Summary of Findings Region of Domicile Originating Revenues Operating Expenses Carriers by Type of Service Movements Employment and Salaries Owner Operators Equipment Operated Distance Travelled Fuel Balance Sheet	13 13 14 14 17 18 18 19 21 21 22 23 23	Introduction Résumé des résultats Région de domicile Recettes selon l'origine Dépenses d'exploitation Transporteurs selon le genre de service Mouvements Emploi et rémunération Chauffeurs contractants Matériel productif en service Distance parcourue Carburant Bilan	13 13 14 14 17 18 18 19 21 21 22 23 23
Chapter III		Chapitre III	
Motor Carriers of Freight Quarterly Survey, 1993	39	Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1993	39
Section 1 - All Carriers Section 2 - Large Carriers	39 41	Partie 1 - Tous les transporteurs Partie 2 - Grandes entreprises	39 41
Chapter IV		Chapitre IV	
Commodity Origin and Destination Statistics – For-hire Trucking Activity	51	Camionnage pour compte d'autrui – Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises	51
Summary Domestic Traffic Regional Overview Freight Movements Distance Groups	51 53 54 60 61	Sommaire Trafic intérieur Aperçu régional Mouvements de marchandises Groupes de distances	51 53 54 60 61

Table of Contents - Concluded

Trucking in Canada

Table des matières - fin

Le camionnage au Canada

	Page		Page
Chapter V		Chapitre V	
Commodity Origin and Destination Statistics, For-Hire Trucking Activity, Canada – United States Traffic	89	Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, camionnage pour compte d'autrui, trafic entre le Canada et les États-Unis, 1992	89
Summary Trade with the United States Transborder Trucking	89 89 90	Sommaire Commerce international avec les États-Unis Camionnage transfrontalier	89 89 90
Chapter VI		Chapitre VI	
Annual Motor Carriers of Freight Survey – Level III – Operating Statistics, 1992	103	Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – Niveau III – Données d'exploitation, 1992	103
Introduction Summary Results Section 1 - For-hire Carriers Section 2 - Owner Operators	103 104 104 106	Introduction Résumé des résultats Partie 1 – Transporteurs pour compte d'autrui Partie 2 – Chauffeurs contractants	103 104 104 106
Chapter VIII		Chapitre VIII	
Survey Methodology and Data Quality	123	Méthodologie d'enquête et qualité des données	123
7.1 Introduction7.2 Annual Motor Carriers of Freight Survey –	123	7.1 Introduction 7.2 Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de	123
(Chapters 2 and 6) 7.3 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey –	124	marchandises – (chapitres 2 et 6) 7.3 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de	124
(Chapter 3) 7.4 Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey –	127	marchandises – (chapitre 3) 7.4 Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchndises) –	127
(Chapters 4 and 5) 7.5 Data Quality	128 132	(chapitres 4 et 5) 7.5 Qualité des données	128 132
Glossary	141	Glossaire	143

Highlights

Faits saillants

For-Hire Trucking: Annual Industry Statistics, 1992

Canada-based Carriers Earning \$1 Million or More in Revenues

- The operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) in 1992 was 0.98 and in 1991, it was 0.97.
- The profit margin (net operating income as a proportion of total operating revenues) for this segment of the for-hire trucking industry reached a three-year low in 1992 due largely to the recession. The profit margin was 2.4% in 1992 as compared to 3.2% in 1991 and 2.9% in 1990.
- General freight carriers generated 51% of the operating revenues for for-hire carriers in 1992. Truckload carriers accounted for a larger component of general freight revenue than less-than-truckload carriers, at 57% and 43%, respectively.
- In 1992, the operating ratio for intra-provincial carriers was 0.96, while for extra-provincial carriers it was less favourable at 0.98.
- Employee salaries accounted for approximately one-third of all operating expenses for carriers, while payments to owner-operators accounted for approximately one-quarter of total operating expenses.

Canada-based Carriers Earning Less than \$1 Million in Revenues

- The estimated number of firms in 1992 reached 43,636, of which 5,978 were small for-hire carriers and 37,658 were owner operators. This represents a decrease of almost 9% of the estimated number of small firms for each group from 1991.
- Small firms represent 80% of the 7,438 for-hire carriers but only 15% of the for-hire revenue.

For-hire Trucking: Annual Origin and Destination Statistics, 1992

Canada-based Carriers with Annual Intercity Revenues of \$1 Million or More

 Canada-based for-hire trucking companies moved 149.5 million tonnes of freight in Canada in 1992, down slightly from 1991 when 150.6 million tonnes were trucked. In 1990, the tonnage trucked was 174.2 million tonnes.

Camionnage pour compte d'autrui: Structure de l'industrie, 1992

Transporteurs routiers domiciliés au Canada ayant des recettes de plus de 1 million de dollars

- Le ratio d'exploitation (les dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation) est passé de .97 en 1991 à .98 en 1992.
- La marge bénéficiaire (proportion des recettes nettes d'exploitation et les recettes totales d'exploitation) pour le secteur du camionnage pour compte d'autrui est la plus basse enregistrée en trois années dû en grande partie à la récession. En 1992, la marge bénéficiaire était de 2,4 % contre 3,2 % en 1991 et 2,9 % en 1990.
- Les transporteurs de fret général ont accumulé 51 % du total des recettes des transporteurs pour compte d'autrui en 1992. Les transporteurs en charge complète ont représenté la plus grande part des recettes tirées du transport des marchandises général avec 57 % comparativement aux transporteurs en charge partielle à 43 %.
- En 1992, le ratio d'exploitation pour les transporteurs intraprovinciaux se situait à 0,96 alors qu'il était moins favorable pour les transporteurs extraprovinciaux à 0,98.
- Les salaires des employés ont compté pour environ le tiers de toutes les dépenses d'exploitation pour les transporteurs, alors que les paiements aux chauffeurs contractants ont représenté environ le quart des dépenses d'exploitation.

Transporteurs routiers domiciliés au Canada ayant des recettes de moins de 1 million de dollars

- Le nombre estimatif d'entreprises en 1992 a atteint 43 636, soit 5 978 petits transporteurs pour compte d'autrui et 37 658 chauffeurs contractants. Ceci représente une baisse de près de 9 % du nombre d'entreprises pour chaque groupe par rappport à 1991.
- Les petites entreprises de camionnage représentent 80% de tous les transporteurs pour compte d'autrui, soit 7 438, mais seulement 15% des recettes tirées pour le compte d'autrui.

Camionnage pour compte d'autrui: Activité origine et destination, 1992

Transporteurs routiers domiciliées au Canada avec des recettes annuelles de \$ 1 million ou plus des mouvements interurbain

Les transporteurs routiers pour compte dautrui ont transporté 149.5
millions de tonnes de fret au Canada en 1992, une légère
diminution par rapport à 1991 où le tonnage a atteint 150.6 millions
de tonnes. En 1990, les transporteurs ont transporté 174.2 millions
de tonnes.

- After declining in 1991, the carriers' intercity revenues returned to 1990 levels. In 1992, they earned \$6.7 billion in transportation revenues for domestic and international trucking activity, up 2% from 1991.
- The tonnage trucked between Canada and the United States has been increasing its share of the total tonnage moved by Canada-based for-hire trucking companies. In 1992, the transborder tonnage represented almost 18% of the total tonnage moved by these Canadian trucking companies; in 1990, the share of transborder tonnage was 14%.
- The shipments moved by truck were at a three-year low.
 In 1992, these carriers moved 27.6 million shipments following two years of near 30 million movements.
- The average revenue earned per tonne-kilometre increased from \$3.77 in 1990 to \$4.44 in 1992.
- The average distance per shipment has increased over the last three years, moving from 661 km in 1990 to 672 km in 1992.

- Après une baisse en 1991, les recettes des transporteurs interurbains se situaient au niveau de 1990. En 1992, les transporteurs ont gagné des recettes de 6,7 milliards de dollars pour lactivité intérieur et international, une hausse de 2 % comparativement à 1991.
- La part du tonnage transporté par camion entre le Canada et les États-Unis a augmenté par rapport au tonnage total transporté par les transporteurs routiers domicilié au Canada. En 1992, le tonnage transfrontalier représentait 18% du tonnage total transporté par ces transporteurs canadiens. En 1990, la part du tonnage transfrontalier atteignait 14%.
- Les livraisons transporté par les camionneurs ont tombé au niveau le plus bas depuis trois ans. En 1992, les transporteurs routiers ont transporté 27,6 millions de livraisons après deux années où près de 30 millions de livraisons ont été enregistrées.
- Les recettes moyennes par tonnes-kilomètre ont augmenté de \$3,77 en 1990 à \$4,44 en 1992.
- La distance moyenne par livraison a augmenté au cours des dernières trois années, passant de 661 km en 1990 à 672 km en 1992

Chapter I General Overview

Chapitre I Aperçu général

Trucking is a part of the life of every Canadian. Most of what we come in contact with, from the clothes we wear to the food we eat, travels by truck over some part of its production/consumption cycle. Due to Canada's economic. geographic, and demographic make-up, transportation plays a greater role in the Canadian economy than it does in most other countries. And due to the flexibility of trucks, trucking is often the easiest way to transport many types of goods around Canada quickly and efficiently.

Many Canadians are heavily dependent on trucks for their economic livelihood. Directly, truck drivers, mechanics, office staff, and other truck company employees earn their wages from truck cargo movements. In addition, those who manufacture and sell the trucks are dependent on the trucking industry for their income. More indirectly, the manufacturing, wholesale, retail, and international trade industries use trucks as a major mode of transport for moving goods, and consequently the income of employees in those industries is highly correlated with the health of the trucking industry. Finally, since most goods that need to be moved from one place to another must rely on trucking for at least one leg of their voyage, the efficiency and viability of the trucking industry has an impact on the economic welfare of most of the Canadian labour force.

Transportation is an important sector in the economy, accounting for a substantial percentage of total national income and employment. In addition, most of the other sectors in the economy (e.g. manufacturing, wholesale trade, retail trade, natural resources) need an efficient and cost-effective transportation system to be competitive. Therefore, the prosperity of the entire economy is linked to the transportation sector.

The Economy in 1992

The gross domestic product edged ahead by almost 1% in 1992, following declines in the two previous years. As a result, demand for goods and services increased, including demand for transportation services.

According to the National Transportation Agency of Canada, carriers continued to rationalize operations to remain finacially viable in face of weak demand and excess capacity. They have endeavoured to expand markets to the US or interprovincially, to adjust or consolidate operations by specializing services, or to withdraw from markets. To remain competitive, trucking companies attempted to maintain high quality service by adopting new technologies, negotiating rate reductions and recommending standardized national regulatory standards. Bankruptcies decreased 17% from 1991.

Source: Annual Review, 1992, National Transportation Agency of Canada.

Le camionnage touche la vie de tous les canadiens. Presque tout ce qui nous entoure, qu'il s'agisse des vêtements que nous portons ou des aliments que nous mangeons, est transporté par camions au cours d'une étape donnée du cycle de production et de consommation. Vu la structure économique, géographique et démographique du Canada, le secteur des transports joue un rôle plus prépondérant dans l'économie canadienne que dans celle de la plupart des autres pays. camionnage étant un moyen de transport souple, il est souvent le moyen le plus facile de transporter des marchandises rapidement et efficacement à l'échelle du Canada.

Le gagne-pain de nombreux canadiens repose sur le camionnage. Le salaire des chauffeurs de camions, des mécaniciens, du personnel d'administration et des autres employés des entreprises de camionnage provient directement du transport de marchandises par camions. De plus, ceux qui fabriquent et vendent les camions tirent leurs revenus du secteur du camionnage. De façon moins directe, les entreprises de fabrication, de ventes de gros et de détail, et de commerce international se servent des camions comme l'un des principaux modes de transport des marchandises. Aussi la rémunération des employés de ces entreprises est-elle étroitement liée à la santé du secteur du camionnage. Enfin, une partie du voyage de la plupart des marchandises expédiées d'une région à l'autre se fait nécessairement par camions. Le secteur du camionnage, selon son rendement et sa profitabilité, influe donc sur le bien-être économique de la majorité de la population active au Canada.

Le secteur des transports représente un secteur très important de l'économie, ainsi qu'un pourcentage considérable de l'ensemble des revenus et des emplois au niveau national. De plus, la survie de la plupart des autres secteurs d'activité (par ex. fabrication, ventes de gros, ventes de détail, richesses naturelles) repose sur les transports. La prospérité économique du pays dépend donc de l'état du secteur des

La situation économique en 1992

Le produit intérieur brut a augmenté légèrement, soit de 1%, en 1992 après avoir diminué au cours des deux années précédentes. Aussi a-t-on enregistré une hausse de la demande de biens et de services, y compris des services de transport.

Selon l'Office national des transports du Canada, les entreprises ont poursuivi la rationalisation de leurs activités afin de demeurer viables financièrement malgré la faiblesse de la demande et la capacité excédentaire. Elles ont entrepris d'étendre leur marché aux États-Unis ou à l'échelle interprovinciale, de modifier ou de regrouper les activités en offrant des services spécialisés, ou de se retirer du marché. Pour demeurer compétitives, les entreprises de camionnage ont tenté de maintenir la qualité des services en adoptant de nouvelles technologies, en négociant la réduction des tarifs et en recommandant l'adoption de normes nationales. Le nombre de faillites a régressé de 17% par rapport à 1991.

Source: Examen annuel, 1992, Office national des transports du

Statistical Coverage of the Canadian Trucking Industry Figure 1.1

Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage Figure 1.1

Carrier type	Survey	Ńa ńa	Coverage	96	Chapter in
Type de transporteurs	Enquête	ête	Couverture	ıre	Publication
Annual Operating Revenue/Expenses	Name + Frequency	Type of Data	Census/Sample	Reference Period	Chapitres de la publication
Recettes /Dépenses annuelles d'exploitation	Nom et fréquence	Genre de données	Recensement/ échantillonnage	Période visée	
For-Hire Carriers (revenues) – Transporteurs pour compte d'autrui (recettes)					
\$1 million or more 1 million \$ ou plus	Annual Motor Carriers of Freight Survey – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises	financial + operating statistics - données financières + d'exploitation	census – recensement	1992	8
\$1 million or more 1 million \$ ou plus	Quarterly Motor Carriers of Freight Survey – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises	financial + operating statistics - données financières + d'exploitation	sample – échantillon	1993	m
\$1 million or more 1 million \$ ou plus	Quarterly For-Hire Trucking Survey – Enquête trimestrielle sur les transporteurs pour compte d'autrui	commodity origin/destination – origine/destination des produits	sample ~ échantillon	1992	4 + 5
> =\$25,000; <\$1 million	Annual Motor Carriers of Freight Survey – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises	financial + operating statistics - données financières + d'exploitation	sample + admin.¹ - échantillon + admin.¹	1992	Ø
<\$25,000	Not covered by surveys – Non inclus dans les enquêtes	:		:	i
Couriers, Freight Forwarders and Amoured Carriers – Services de messasgeries, les transitaires et services de fourgons blindés	Not covered by surveys – Non inclus dans les enquêtes	:		į.	i
Owner Operators (revenues) Chauffeurs contractants (recettes)					
> = \$25,000; <\$1 million	Annual Motor Carriers of Freight Survey – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises	financial + operating statistics - données financières + d'exploitation	sample + admin.1 – échantillon + admin.1	1992	Q
<\$25,000	Not covered by surveys – Non inclus dans les enquêtes	:		Ē	
Private Carriers (expenses) – Transporteurs pour compte propre (dépenses)					
\$1 million or more 1 million \$ ou plus	Annual Motor Carriers of Freight Survey – Enquête annuelle sur les transporteurs rouliers de marchandises	financial + operating statistics - données financières + d'exploitation	census – recensement	1992	∾.
<\$1 million	Not covered by surveys – Non inclus dans les enguéres	:		:	:

Operating statistics obtained from the survey, financial statistics from administrative data - Données recueillies par l'enquête et les données financières tirées de dossiers administratifs not covered in this publication; data available on request - Ne paraissent pas dans cette publication; les données sort demande.

Trucking in Transportation

The Trucking industry can by divided into two major components, For-hire and Private. For-hire trucking includes carriers principally engaged in the transportation of freight for compensation. The for-hire trucking industry includes owner operators. Private trucking is defined as the operation of a fleet by a company not principally involved in trucking. Freight forwarders are excluded from trucking.

Trucking in Canada, 1992, will only report the results for the For-hire Trucking industry. Private trucking statistics are being compiled and will be made available on request. Figure 1.1 gives an overview of the statistical coverage of the Canadian trucking industries.

Figure 1.2

For-hire Trucking's Role in Transportation

Percentage of transportation, GDP

Le camionnage et les transports

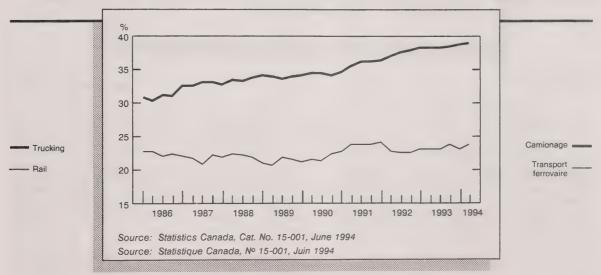
Le secteur du camionnage, comporte deux principales composantes: le camionnage pour compte d'autrui et le camionnage pour compte propre. Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont comme activité principale le transport de marchandises contre rémunération. Une entreprise de camionnage pour compte propre est une entreprise qui exploite un parc de camions mais dont l'activité n'est pas principalement liée au camionnage. Les courtiers en transport des marchandises sont exclus du camionnage.

Le Camionnage au Canada, 1992 ne présente que les données des entreprises de camionnage pour compte d'autrui. Les données des entreprises de camionnage pour compte propre seront rassemblées et la diffusion en sera faite sur demande. La figure 1.1 donne un aperçu statistique de l'industrie canadienne du camionnage.

Figure 1.2

Camionnage pour compte d'autrui et transports

Pourcentage du PIB (transport)



For-hire Trucking's Contribution to GDP

The share of for-hire trucking in the value of GDP, limited to transportation, continues to grow. The contribution of trucking to GDP has been increasing, while the contribution of transportation in the economy maintains its decline. The net contribution of trucking, as a percentage of the whole transportation sector, has increased from 31% in the first quarter of 1986 to 39% in the second quarter of 1994. Its main competitor, rail transport, however, remained relatively stable. (Figure 1.2).

La contribution du camionnage pour compte d'autrui au PIB

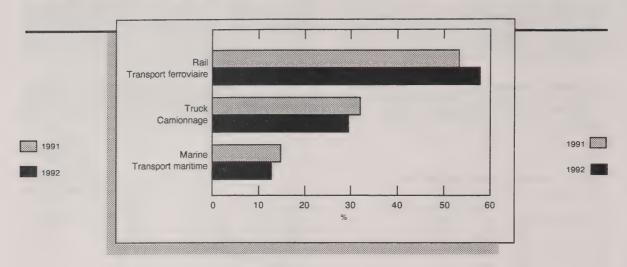
La part du transport par camions dans la valeur du PIB limité au secteur des transports continue de s'accroître. L'apport du camionnage au PIB augmente sans cesse, tandis que l'apport du secteur des transports à l'économie ne cesse de diminuer. Le produit net du camionnage, en pourcentage de l'ensemble du secteur des transports, a progressé pour passer de 31% au premier trimestre de 1986 à 39% au deuxième trimestre de 1994. Cependant, le produit des sociétés ferroviaires, son principal adversaire, est demeuré relativement stable (figure 1.2).

Figure 1.3

Figure 1.3

Domestic Tonnes Transported, 1991 and 1992

Tonnage intérieur transporté, 1991 et 1992



Trucking Activity

In 1992, for-hire trucks carried a total of 24 million domestic shipments, in total weighing 123 million tonnes, for a total of 47.7 billion tonne kilometres. Figure 1.3 shows the relative shares of domestic tonnage moved by the three major modes. It must be noted, however, that the total activity of the trucking sector is not reflected in these numbers. Specifically, these numbers do not include tonnage carried by private truckers or smaller for-hire carriers. In addition, the marine tonnage figures include all domestic marine activity, while the rail and truck figures only include Canadian-domiciled carriers. Therefore, the marine tonnage figures are slightly overestimated with respect to the rail and trucking figures.

Trucking Employment

The for-hire trucking industry employs the greater share of all people working in the transportation modes. Of the 363,000 full-time employees in transportation in 1992, 42% were employed in the for-hire trucking industry, inclusive of all owner operators (Figure 1.4). Total employment in the for-hire trucking industry has reached an estimated 93,308 persons, drivers and helpers representing 61,5% of the total for hire employment. Other employees were equipment maintenance and garage employees, terminal and platform employees, sales, tariff, advertising, administrative, and other general employees. This industry has also hired (or contracted) an estimated total of 19,974 owner operators.

Activités du camionnage

En 1992, les transporteurs pour compte d'autrui ont enregistré au total 24 millions d'expéditions intérieures dont le tonnage total s'est chiffré à 123 millions de tonnes, pour un nombre total de 47,7 milliards de tonnes-kilomètres. La figure 1.3 présente la part relative du tonnage intérieur transporté par les trois principaux modes. À noter cependant que ces chiffres ne traduisent pas l'ensemble de l'activité du secteur du camionnage. Plus particulièrement, ils ne comprennent pas les entreprises de camionnage pour compte propre, ni les plus petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui. En outre, les chiffres sur le tonnage maritime comprennent l'ensemble de l'activité maritime intérieure, tandis que les chiffres sur le transport ferroviaire et le camionnage ne comprennent que les transporteurs domiciliés au Canada. Par conséquent, il y a une légère surestimation des chiffres du tonnage maritime par rapport aux chiffres du transport ferroviaire et du camionnage.

Effectif du secteur du camionnage

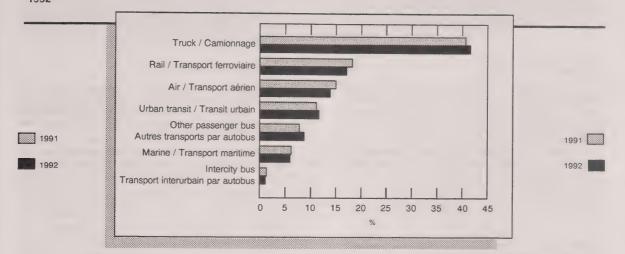
Le secteur du camionnage pour compte d'autrui emploi la part la plus grande de toutes les personnes travaillant dans les autres modes de transport. En 1992, sur les 363 000 emplois à temps plein reliés aux transports, 42 % relèvaient du secteur du camionnage pour compte d'autrui, incluant tous les chauffeurs contractants (Figure 1.4). Le secteur du camionnage pour compte d'autrui emploie environ 93,308 personnes. Les conducteurs et les aides représentent 61,5 % de tous les emplois du camionnage pour compte d'autrui. Les autres étaient des employés de l'entretien du matériel et du garage, des employés de terminus et de plate-forme, des employés des ventes, des tarifs, de la publicité et de l'administration et des employés des services généraux. Ce secteur de l'industrie a embauché au total environ 19,974 chauffeurs contractants.

Figure 1.4

Employment by Mode of Transport, 1991 and 1992

Figure 1.4

Effectif selon le mode de transport, 1991 et 1992



Employment Data Sources

Data come from the Transportation Division of Statistics Canada. Employment data are expressed in full-time equivalents. In the case of marine, the category "Government" is included in the data. Private carriers are excluded from marine, as in the case of trucking.

In terms of average remuneration by sector, it must be noted that for air transport, benefits such as unemployment insurance, pension funds, etc are not included. The value of these benefits is generally estimated at 15% to 20% of wages. The average remuneration for trucking is for Level I and II carriers only.

For the same year, the average compensation for an employee in trucking was \$38,000, compared to \$46,000 in rail, \$46,000 in marine, \$44,000 in aviation, and \$47,000 in urban transit.

Canada - United States Trade

United States is Canada's largest trading partner. In 1992, 77% of Canada's total exports in terms of value went to the United States, while more than 65% of Canada's total imports came from the United States. Canada relies heavily on this external trade, more than most other countries. Moving goods quickly, efficiently and inexpensively is, therefore, of great importance to the economic health of the country. The mode of transport chosen to move a product between Canada and the United States can have great effects on the timeliness of delivery and the final cost of the end product.

In terms of value, the majority of trade with the United States moves between the two countries by truck, based on international trade data. Over 80% of Canada's imports (Figure 5.1 page 90) and 57% of Canada's exports, by value, crossed the border by truck in 1992. This cannot be interpreted to reflect the volume of trade that moves between Canada and the United States, nor can we derive from these

Source des données sur l'emploi

Ces chiffres proviennent de la Division des transports de Statistique Canada. Les données sur l'emploi se sont exprimées en équivalents à temps plein. Dans le cas du transport maritime, la catégorie «gouvernement» est incluse. Les employés pour compte propre y sont exclus tout comme dans le cas du transport par camionnage.

En ce qui a trait à la rémunération moyenne par secteur, on doit noter que pour le secteur du transport aérien les revenus supplémentaires du travail tels que l'assurance-chômage, les régimes de retraite etc. ne sont pas inclus. À titre indicatif, la valeur de ces avantages sociaux est généralement estimée entre 15 % et 20 % du salaire. La rémunération moyenne dans le cas du camionnage se limite à celle des transporteurs de niveau I et II.

Pour la même année, la rémunération moyenne d'un employé du secteur du camionnage était de 38 000 dollars, par rapport à 46 000 dollars pour le transport ferroviaire, 46 000 dollars pour le transport maritime, 44 000 dollars pour le transport aérien et 47 000 dollars pour le transport urbain.

Le commerce entre le Canada et les États-Unis

Les États-Unis sont le premier partenaire commercial du Canada. Ainsi 1992, pour ce qui est de la valeur, 77 % des exportations du Canada étaient acheminées vers les États-Unis, tandis que plus de 55 % des importations du Canada provenaient des États-Unis. Le Canada dépend grandement de ce commerce extérieur, plus que la plupart des autres pays. Du point de vue économique, un pays doit pouvoir compter sur un système de transport rapide, efficace et peu coûteux. Le mode de transport choisi pour transporter les marchandises entre le Canada et les États-Unis peut influer grandement sur les délais de livraison et le coût ultime du produit final.

La majorité des marchandises échangées, selon la valeur, entre le Canada et les États-Unis sont transportées par camions basé sur les données du commerce international. Ainsi en 1992, selon la valeur, 80 % des importations (Figure 5.1 page 90) du Canada et plus de 57% des exportations canadiennes traversaient la frontière par camion. Ces chiffres ne traduisent pas le volume de marchandises transportées entre le Canada et les États-Unis et ne permettent pas de déterminer le

numbers the nationality of the carrier. In fact, in terms of tonnage, in 1992, Canadian domiciled rail carriers moved approximately three times as much freight across the Canada-US border as Canadian-domiciled for-hire trucking carriers. Rail freight consisted mainly of low value, bulk commodities. However, the trade statistics include private carrier figures, and both Canadian- and American-domiciled carriers.

Trucking in Canada, 1992

This publication, **Trucking in Canada**, presents comprehensive statistics and analyses of the for-hire trucking industry in 1992. Each chapter of the publication will present results from different trucking surveys conducted by the Transportation Division of Statistics Canada.

Chapter 2 will describe results of the Annual Motor Carriers of Freight Survey (AMCF) for 1992, for only those carriers with annual operating revenues of greater than \$1 million (see Chapter 6 for for-hire carriers less than \$1 million). The chapter outlines the Industry Structure by presenting comprehensive financial data on the size, structure, and economic performance of the larger segment of the trucking industry. It describes such variables as the number of operators, the operating revenues and expenses, profitability, operating ratios, fleet size, use of owner operators, and employment. In addition, certain industry activity statistics are reported, such as total distance travelled, type of transportation activities, and area of operation.

Chapter 3 presents the results for the Quarterly Motor Carrier Freight Survey (QMCF) for 1993. This survey presents timely estimates of the industry structure for the trucking industry, by sampling a smaller number of for-hire trucking carriers, and asking them fewer questions than the annual survey. Initial results for the QMCF are available from Transportation Division 10 weeks after the end of the reference period. The chapter is divided into two sections, one section reporting the statistics for carriers earning revenues of \$25 million and over annually (Large Carriers), and the other section describing the revenues and expenses estimated for all carriers earning more than \$1 million in operating revenue annually (including the large carriers).

Chapter 4 reports statistics on the domestic Industry Activity. Industry Activity statistics are those which describe the output of the industry in terms of commodity movements. Chapter 4 is based on the 1992 For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey and includes such variables as revenue, tonnes, kilometres, and number of shipments for specific commodities, and specific origin/destination pairs in Canada.

In Chapter 5, results from the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey are also used to describe trucking between Canada and the United States for Canada-based carriers.

Chapter 6 gives the results of the 1992 Annual Motor Carriers of Freight Survey (Level III), which is a survey of for-hire carriers earning between \$25,000 and \$1 million in 1992. The presentation is similar to chapter 2 and complements that group of carriers earning over \$1 million. Owner operators' data are also described in detail.

A description of the **Methods**, **Data Quality and Limitations** used in each for-hire trucking survey is presented in **Chapter 7**, which is followed by a **Glossary** of terms used in this publication.

pays de contrôle du transporteur. En fait pour la même année, 1992, les transporteurs ferroviaires domiciliés au Canada transportaient environ trois fois plus de marchandises (selon le poids) sur la frontière canado-américaine que les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada. Ces marchandises ferroviaires se composaient principalement de marchandises en vrac de peu de valeur. Cependant, les statistiques sur le commerce englobent celles des transporteurs pour compte propre et les transporteurs domiciliés tant au Canada qu'aux États-Unis.

Le Camionnage au Canada, 1992

La publication Le Camionnage au Canada présente des statistiques détaillées et des analyses sur le secteur du camionnage pour compte d'autrui pour 1992. Dans chaque chapitre, on y présente les résultats des enquêtes sur le camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada.

Le Chapitre 2 contient les résultats de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM) pour 1992 seulement pour les transporteurs ayant des recettes d'exploitation supérieures à 1 million de dollars (voir le chapitre 6 pour les transporteurs routiers pour compte d'autrui avec moins de 1 million de dollars). Ce chapitre décrit la structure du secteur en présentant des données financières selon la taille, la structure et le rendement de ce segment important de l'industrie du camionnage. On y présente des variables comme le nombre d'entreprises, les recettes et les dépenses d'exploitation, les profits, les ratios d'exploitation, la taille du parc, le recours aux chauffeurs contractants et l'effectif. De plus, on fournit certaines statistiques liées aux activités comme la distance totale parcourue, le type de activités de transport et la région d'activité.

Le Chapitre 3 présente les résultats de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (ETTRM) pour 1993. Il fournit des estimations actuelles sur la structure du secteur du camionnage. L'enquête est menée auprès d'un petit nombre de transporteurs pour compte d'autrui auxquels on pose moins de questions que pour l'enquête annuelle. On peut se procurer les résultats de l'ETTRM auprès de la Division des transports, dix semaines après la période de référence. Le chapitre 3 se divise en deux parties: l'une porte sur les transporteurs qui génèrent des recettes annuelles de \$25 millions et plus (grandes entreprises de camionnage), et l'autre, sur les recettes et les dépenses estimatives de tous les transporteurs qui génèrent des recettes d'exploitation annuelles de plus de \$1 million (y compris les grandes entreprises).

Le Chapitre 4 présente des statistiques sur les mouvements intérieurs. Ces statistiques décrivent le rendement du secteur au niveau des mouvements de marchandises. On se fonde sur l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) de 1992 pour fournir des variables telles que les recettes, le tonnage, le nombre de kilomètres, le nombre d'expéditions pour des marchandises choisies et certaines paires de villes d'origine et de destination des marchandises au Canada.

Au Chapitre 5, on se fonde aussi sur l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) pour décrire les mouvements, entre le Canada et les États-Unis, des transporteurs établis au Canada.

Le Chapitre 6 porte sur l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (Niveau III). Celle-ci consiste en une enquête menée auprès d'un échantillon de transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes entre 25 000 dollars et 1 million de dollars en 1992. Le format est similaire à celui du chapitre 2, et le contenu complète le groupe des transporteurs gagnants plus de 1 million de dollars. Les données sur les chauffeurs contractants y sont aussi décrites en détails.

La description des méthodes, de la qualité et des limites des données pour chacune des enquêtes sur le camionnage pour compte d'autrui se trouve au Chapitre 7, qui est suivi d'un Glossaire des termes employés dans cette publication.

Chapter II

Motor Carriers of Freight Survey. Financial and Operating Statistics, 1992

Introduction

This chapter provides statistical information relating to the size and composition of the Canada based for-hire trucking industry. These statistics are produced annually from data collected on for-hire motor carriers of freight that earned operating revenues of \$1 million or more in 1992. These carriers accounted for 85% of operating revenues of the for-hire trucking industry, while accounting for only 20% of motor carriers

For a detailed description of the Motor Carriers of Freight Survey, its data quality and limitations, please refer to Chapter 7 of this publication.

The Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) survey uses long and short questionnaire forms adapted to each group of carriers or administrative data sources. These carriers have been classified into four groups, based on operating revenues or expenses:

Level L for-hire carriers

Revenues of \$5 million and more;

Level II for-hire carriers

Revenues of \$1 million to \$5 million; Level III for-hire carriers and owner operators

Revenues of \$25 thousand to \$1 million;

Level IV private carriers

Expenses over \$1 million.

In 1992, Level 1 carriers accounted for the largest proportion of the operating revenues at 59%, while representing 4% or 322 carriers. Level II carriers accounted for 26% of operating revenues and represented 16% or 1,138 carriers. Level III carriers accounted for 15% of operating revenues and represented 80 % or 5,978 carriers.

Please note that data on Level III carriers and owneroperators are presented in Chapter 6 of this publication.

Summary of Findings

- The operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) in 1992 was 0.98 and in 1991, it was 0.97.
- Operating revenues amounted to \$8.5 billion in 1992 a slight increase from the 1991 and 1990 amount of \$8.4 billion reported for carriers earning over \$1 million. The average revenue earned per carrier was \$5.8 million in 1992.
- Operating expenses totalled \$8.3 billion in 1992 a slight increase from the 1991 and 1990 amount of \$8.2 billion. The average operating expense per carrier was \$5.7 million in 1992.

Chapitre II

Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises. Données financières et d'exploitation, 1992

Introduction

Cette section présente des renseignements statistiques sur la taille et la structure du secteur du camionnage pour compte d'autrui au Canada. Ces statistiques sont produites annuellement à l'aide des données recueillies auprès des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui qui ont touché des recettes brutes d'exploitation d'au moins 1 million de dollars en 1992. Ces transporteurs routiers ont réalisé 85 % des recettes d'exploitation pour l'ensemble du secteur du camionnage pour compte d'autrui et ne représentent que 20 % des transporteurs.

Une description générale de l'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, y compris des renseignements sur la qualité et les limites des données se retrouve au chapitre 7, de la présente publication.

L'enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises (EATRM) a été conduite à l'aide de questionnaires de format long ou abrégé, adaptés à la catégorie de transporteurs, ou faisant usage des données administratives. Les transporteurs routiers ont été classifiés en quatre catégories distinctes selon les recettes ou les dépenses:

Transporteurs routiers pour compte d'autrui de niveau I: Recettes de 5 millions de dollars et plus;

Transporteurs routiers pour compte d'autrui de niveau II: Recettes entre 1 et 5 millions de dollars;

Transporteurs routiers pour compte d'autrui de niveau III et chauffeurs contractants: Recettes entre 25 milles à 1 million de dollars;

Transporteurs routiers pour compte propre de niveau IV: Dépenses de plus de 1 million de dollars.

En 1992, les transporteurs de niveau I ont accumulé la plus grande part des recettes d'exploitation du camionnage pour compte d'autrui, soit 59 % et ne représentent que 4 % ou 322 transporteurs. Les transporteurs de niveau II ont déclaré 26 % des recettes d'exploitation et 16 % ou 1,138 transporteurs. Les transporteurs de niveau III ont produit 15 % des recettes d'exploitation mais représentent 80 % ou 5,978 transporteurs.

Les données de niveau III sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants sont présentées au chapitre 6.

Résumé des résultats

- Le ratio d'exploitation (les dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation) est passé de .97 en 1991 à .98 en 1992.
- Les recettes d'exploitation des transporteurs routiers ont totalisé 8,5 milliards de dollars, en hausse par rapport à 8,4 milliards en 1990 et 1991. Les recettes moyennes des transporteurs routiers ont atteint 5.8 millions de dollars en 1992.
- Les dépenses d'exploitation ont totalisé 8,3 milliards de dollars en 1992, en hausse par rapport à 8,2 milliards de dollars en 1990 et 1991. Les dépenses moyennes des transporteurs routiers se sont chiffrées à 5,7 millions de dollars en 1992.

- The profit margin (net operating income as a proportion of total operating revenues) for this segment of the for-hire trucking industry reached a three-year low in 1992 due largely to the recession. The profit margin was 2.4% in 1992 as compared to 3.2% in 1991 and 2.9 % in 1990.
- General freight carriers generated 51% of the operating revenues for for-hire carriers earning over \$1 million in 1992. Truckload carriers accounted for a larger component of general freight revenue than less-than truckload carriers, at 57 % and 43,%, respectively.
- In 1992, the operating ratio for intra-provincial carriers was 0.96, while for extra-provincial carriers it was less favourable at 0.98.
- Employee salaries accounted for approximately one-third of all operating expenses for carriers earning over \$1 million, while payments to owner-operators accounted for approximately one-quarter of total operating expenses.
- Semi- and full trailers account for approximately two-thirds of owned equipment and represent the majority of equipment leased. The number of leased semi- and full trailers decreased 12 % in 1992 from 1991.

Region of Domicile

In 1992, a total of 1,460 motor carriers of freight were based in Canada. The majority of these carriers were based in Ontario and Quebec, representing 31% and 24%, respectively, of all carriers reporting in Canada. This followed by the Prairie region with 22%, British Columbia with 15%, the Atlantic region with 7% and the Territories (Northwest Territories and Yukon) with 1% (See Table 2.2).

Originating Revenues

Originating revenues (based on the area where the shipment orginates) for the for-hire trucking industry decreased in 1992 in all regions of Canada and in the United States from the previous year. In Canada, originating revenues decreased the most in Manitoba and the least in Ontario (Figure 2.1).

Figure 2.1

Motor Carriers of Freight by Area of Activity, 1991-1992

- La marge bénéficiaire (proportion des recettes nettes d'exploitation et les recettes totales d'exploitation) pour le secteur du camionnage pour compte d'autrui est la plus basse enregistrée en 3 années dû en grande partie à la récession. En 1992, la marge bénéficiaire était de 2,4 % contre 3,2 % en 1991 et 2,9 % en 1990.
- Les transporteurs de fret général ont accumulé 51 % du total des recettes des transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes de plus de 1 million de dollars en 1992; les transporteurs en charge complète ont représenté la plus grande part des recettes tirées du transport des marchandises générale avec 57 % comparativement aux transporteurs en charge partielle à 43 %.
- En 1992, le ratio d'exploitation pour les transporteurs intraprovinciaux se situait à 0,96 alors qu'il était moins favorable pour les transporteurs extraprovinciaux à 0,98.
- Les salaires des employés ont compté pour environ le tiers de toutes les dépenses d'exploitation pour les transporteurs ayant des recettes de plus de 1 million de dollars, alors que les paiements aux chauffeurs contractants ont représenté environ le quart des dépenses d'exploitation.
- Les semi-remorques et les remorques ont compté pour environ les deux tiers du matériel en service possédé et représentent le type de matériel le plus souvent loué. Le nombre de semi-remorques et remorques louées a chuté de 12 % en 1992 par rapport à 1991.

Région de domicile

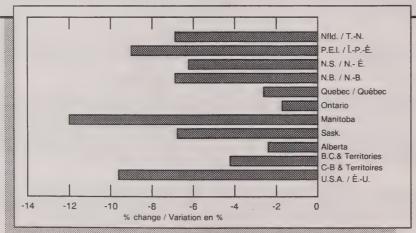
L'enquête annuelle de 1992 comporte au total 1 460 transporteurs routiers de marchandises au Canada. Il y a une forte concentration des transporteurs dans les régions de l'Ontario et du Québec, ces deux régions ont dominé respectivement, soit 31 % et 24 % de tous les transporteurs au Canada. La région des Prairies suit avec 22 % et la Colombie-Britannique 15 %; les régions de l'Atlantique (7 %) et les Territoires (Territoire du Nord-Ouest et le Yukon) 1 % des transporteurs (voir le tableau 2.2).

Recettes selon l'origine

Les recettes selon l'origine (obtenues à l'aide des recettes tirées du transport selon la région de cueillette des marchandises) pour le secteur du camionnage pour compte d'autrui ont diminué dans les régions canadiennes et aux États-Unis. Au Canada, la province du Manitoba a enregistré la plus forte baisse alors que l'Ontario a connu la plus faible baisse.(voir la figure 2.1).

Figure 2.1

Transporteurs routiers de marchandises selon la région d'activitié, 1991-1992



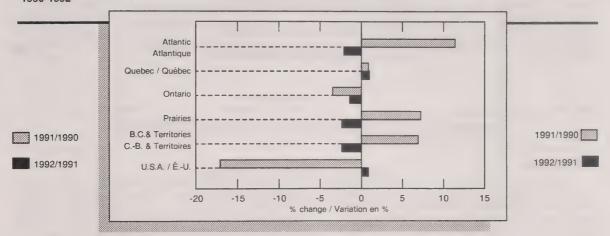
Originating revenues by region varied more extensively from 1990 to 1991 than from 1991 to 1992 (Figure 2.2). From 1990 to 1991, the greatest variation was experienced for shipments originating from the USA (-17%) and the Atlantic region (+11%). From 1991 to 1992, stable patterns emerged among the regions. Carriers serving Ontario represented the largest component of originating revenues since 1990. In 1992, Ontario reported \$2.8 billion in originating revenues.

Les recettes selon la région d'origine ont varié beaucoup plus entre 1990 et 1991 par rapport à 1991 et 1992 (voir la figure 2.2). Entre 1990 et 1991, l'écart le plus grand a été enregistré pour les expéditions provenant des États-Unis (-17%) et de la région de l'Atlantique (+11 %). Entre 1991 et 1992, on remarque une stabilité parmi toutes les régions. Les transporteurs domiciliés en Ontario ont procuré la plus grande part des recettes selon l'origine depuis 1990. En 1992, les recettes selon l'origine se sont chiffrées à 2,8 milliards de dollars en Ontario.

Figure 2.2

Originating Revenues from Transportation, 1990-1992

Recettes tirées du transport selon l'origine, 1990-1992



Transportation Revenue

General freight carriers generated 51% of the total operating revenues of for-hire carriers earning over \$ 1 million in 1992. Truckload carriers accounted for a larger component of this general freight revenue than less-than truckload carriers, at 57% and 43%, respectively (Figure 2.3). Less-than truckload carriers in the Altantic and Prairie regions generated more transportation revenue than truckload carriers. In other regions, the reverse occurred; truckload carriers earned more revenue.

Operating Revenues

Operating revenues amounted to \$8.5 billion in 1992, a slight increase from the 1991 and 1990 amount of \$8.4 billion reported for carriers earning over \$1 million. In 1992, the average operating revenue earned per carrier was \$5.8 million. Three regions in Canada (Ontario, the Atlantic and the Prairies) reported higher operating revenues per carrier than the Canada average of \$5.8 million and average operating expenses of \$5.7 million. Ontario reported the highest operating revenue per carrier of \$7.5 million, followed by the Atlantic region at \$6.6 million per carrier and the Prairies region at \$6.3 million. Quebec and, British Columbia and the Territories fell below the Canada average at \$4.2 million and \$3.9 million, respectively.

Recettes tirées du transport

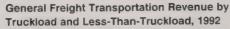
Les transporteurs de marchandises générales ont compté pour 51 % du total des recettes d'exploitation produites par les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (ayant des recettes de plus de 1 million de dollars) en 1992. Les transporteurs de marchandises en charge complète ont représenté une plus grande part que les transporteurs en charge partielle soit 57 % et 43 % respectivement (voir la figure 2.3). Les transporteurs de fret général en charge complète dans les régions de l'Atlantique et des Prairies ont déclaré des recettes de transport supérieures aux transporteurs en charge partielle. Dans les autres régions, le contraire s'est produit, les transporteurs en charge complète ont rapporté plus de recettes tirées du transport.

Recettes d'exploitation

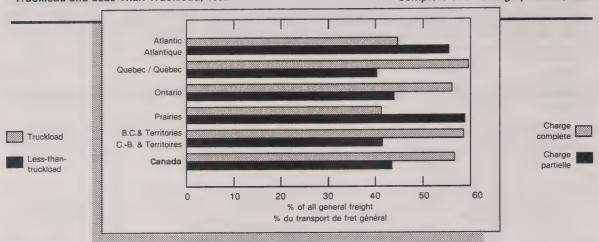
Les recettes d'exploitation totales ont atteint 8,5 milliards de dollars en 1992, en hausse par rapport à 8,4 milliards de dollars en 1990 et 1991, (pour les transporteurs ayant des recettes de plus de 1 millions de dollars). Trois régions au Canada, (l'Ontario, l'Atlantique, les Prairies) ont enregistré des recettes et des dépenses d'exploitation supérieures à la moyenne canadienne soit des recettes de 5,8 millions de dollars et des dépenses moyennes de 5,7 millions de dollars. Les recettes moyennes en Ontario s'élevaient à 7,5 millions de dollars par transporteur, suivi de l'Atlantique 6,6 millions de dollars et des Prairies,soit 6,3 millions de dollars. Les recettes moyennes au Québec, en Colombie-Britannique et les Territoires se situaient en deça de la moyenne nationale, soit 4,2 millions de dollars et 3,9 millions de dollars respectivement.

Figure 2.3





Recettes du transport de Fret général en charge complète et en charge partielle, 1992



Operating Ratio

The operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) was 0.98 in 1992 and in 1991, it was 0.97. Among the provinces, the operating ratio improved in Newfoundland (from 0.99 in 1991 to 0.96 in 1992) and, in the Territories (from 0.97 to 0.96). Conversely, the operating ratio deteriorated in New Brunswick (from 0.96 to 0.99) and in British Columbia (from 0.95 to 0.97) (Figure 2.4).

Ratio d'exploitation

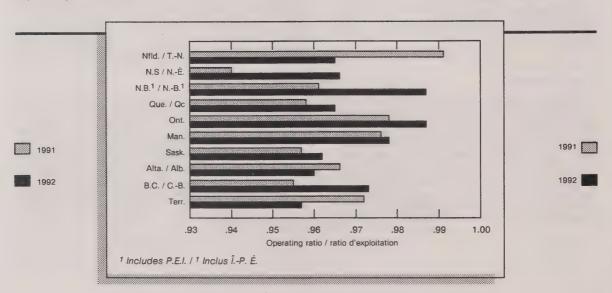
Le ratio d'exploitation (dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation) est passé de 0,97 en 1991 à 0,98 en 1992. Le ratio d'exploitation s'est amélioré à Terre-Neuve (passant de 0,99 en 1991 à 0,96 en 1992) et dans les Territoires (de 0,97 à 0,96). L'inverse cependant s'est produit au Nouveau-Brunswick où le ratio s'est détérioré (passant de 0,96 à 0,99) et en Colombie-Britannique (de 0,95 à 0,97) au cours de la même période (voir la figure 2.4)

Figure 2.4

Operating Ratio, 1991-1992

Figure 2.4

Ratio d'exploitation, 1991



Profit Margin

The profit margin (net operating income as a proportion of total operating revenues) for this segement of the for-hire trucking industry reached a three-year low in 1992 due largely to the recession. The profit margin was 2.4% in 1992 as compared to 3.2% in 1991 and 2.9 % in 1990. Profits decreased in all regions with the exception of the Prairie region, where profits have increased since 1990 (Figure 2.5 and Table 2.3).

Operating Expenses

Operating expenses totalled \$8.3 billion in 1992, a slight increase over the \$8.2 billion reported in 1991 and 1990. The average operating expenses per carrier was \$5.7 million. Regional distribution of the average expenses are similar to the average revenues expressed above.

Figure 2.5

Profit Margin, 1990-1992

Marge bénéficiaire

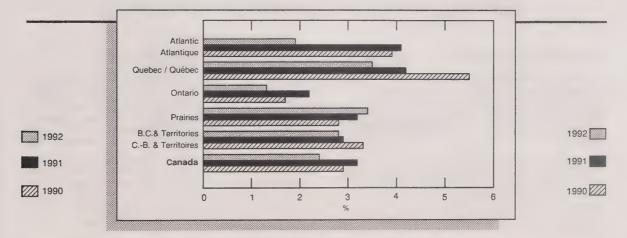
La marge bénéficiaire (revenu net d'exploitation par rapport au total des recettes d'exploitation) pour les transporteurs pour compte d'autrui, était la plus basse enregistrée en trois ans. La marge bénéficiaire était de 2,4 % en 1992, comparativement à 3,2 en 1991 et 2,9 % en 1990; la plus basse en trois ans et dû en grande partie à la récession. Les marges bénéficiaires ont aussi varié selon les régions au Canada. Les profits nets ont baissé parmi toutes les régions sauf, pour les transporteurs des Prairies qui ont rapporté des marges bénéficiaires à la hausse et ont ainsi poursuivi leur croissance depuis 1990 (voir la figure 2.5 et le tableau 2.3).

Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation totales se sont chiffrées à 8,3 milliards de dollars en 1992, en hausse par rapport à 8,2 milliards de dollars en 1990 et 1991. Les dépenses moyennes des transporteurs routiers se sont chiffrées à 5,7 millions de dollars, et la répartition régionale des dépenses moyennes suit les recettes moyennes telles qu'exprimées plus haut.

Marge bénéficiaire, 1990-1992

Figure 2.5



In 1992, operating expenses (transportation expenses, maintenance and garage expenses, terminal expenses, and administrative and general office expenses) increased 2%, or \$173 million, from the previous year. Transportation expenses (salaries and wages -- excluding benefits, owner operator expenses, fuel, purchased transportation, equipment depreciation and vehicle lease or rent) account for the largest proportion of total operating expenses at 63%, followed by administrative and general office expenses at 21%, maintenance and garage expenses at 10% and terminal expenses at 6%. This pattern remains unchanged from 1990 (Figure 2.6).

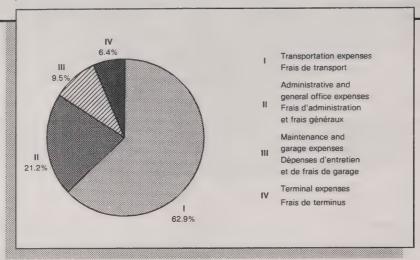
Transportation expenses in 1992 were mainly comprised of owner-operator expenses (\$2 billion); salaries and wages of highway and local drivers and helpers (\$1.3 billion); fuel (\$705 million); equipment depreciation (\$449 million); purchased transportation (\$417 million); and vehicle lease or rent (\$214 million) (see Table 2.3).

En 1992, les dépenses d'exploitation (frais de transport, d'entretien et de garage, de terminaux, de l'administration et autres) ont augmenté de 2 %, soit de 173 millions de dollars par rapport à l'année précédente. Parmi toutes les dépenses, la part des dépenses au titre des frais de transport (salaires et traitements (à l'exclusion des avantages sociaux), paiements aux chauffeurs contractants, carburant, achat de services de transport, amortissement et location de véhicules) représentait toujours la plus grande portion des dépenses soit 63 %; suivi des frais d'administration et des frais généraux qui comptaient pour 21 %; l'entretien et les frais de garage s'élevaient à 10 % et, les frais de terminus atteignaient 6 %. Cette répartition des dépenses est inchangée depuis 1990 (figure 2.6).

En 1992, les composantes liées au frais de transport étaient principalement composé par les éléments suivants: les dépenses au titre de chauffeurs contractants (2 milliards de dollars); les traitements et les salaires (excluant les bénéfices) des chauffeurs locaux et de longue distance et les aides (1,3 milliard de dollars); le carburant (705 millions de dollars); l'amortissement du matériel (449 millions de dollars); l'achat des services de transport (417 millions de dollars); et la location de véhicules (214 millions de dollars) (voir le tableau 2.3).

Distribution of Operating Expenses, 1992

Répartition des dépenses d'exploitation, 1992



Carriers By Type of Service

Carriers transporting general freight generated 51 % of the operating revenue earned by for-hire carriers in 1992. Carriers of bulk freight (liquid and dry), household goods and forest products accounted for 26%. Carriers performing other types of service accounted for 23% of operating revenues or \$2 billion (See Table 2.4).

The operating ratio of general freight carriers was 0.98 in 1992, while the operating ratio for specialized carriers (bulk liquids, dry bulk or forest products) varied between 0.94 and 0.96, followed by other commodities carriers at 0.97. These ratios when compared to 1991 remained unchanged, with the exception of other commodities carriers which had reported an operating ratio of 0.96 in 1991.

Movements

It is important to distingush between two types of carriers: those with activities only inside their province of domicile (intra-provincial) and those whose activities extend beyond their province of domicile (extra-provincial).

In 1992, 499 carriers, or 34% of carriers, reported only intra-provincial movements, which amounted to \$1.4 billion in operating revenues or 16% of total operating revenues of forhire carriers eaming over \$1 million. Alternatively, a larger proportion of carriers at 66%, or 961 carriers, reported extra-provincial movements, which amounted to \$7.1 billion in operating revenues or 84 % of total operating revenues (Table 2.5).

Transporteurs selon le genre de service

Le transport des marchandises générales dominait largement les autres genres de service avec 51% du total des recettes d'exploitation par les transporteurs routiers de marchandises en 1992. Le transport des produits liquides et secs en vrac, les articles ménagers et les produits forestiers représentaient 26 %. Les camionneurs qui transportaient des < autres marchandises > > ont déclaré 23 % des recettes totales d'exploitation soit 2 milliards de dollars (voir le tableau 2.4).

Le ratio d'exploitation chez les transporteurs de fret général était de 0,98 en 1992 et le ratio des transporteurs spécialisés: tels le transport des produits liquides et secs en vrac et des produits forestiers, se situait entre 0,94 et 0,96, suivi par les transporteurs routiers des < < autres marchandises > > à 0,97. Ces résultats n'ont pas changé par rapport au ratio de 1991, à l'exception des transporteurs des < < autres marchandises > > qui ont affiché un ratio de 0,96 en 1991.

Mouvements

Il importe d'établir une distinction entre deux types de transporteurs: ceux qui ont des activités seulement à l'intérieur de leur province de domicile < stransporteurs intraprovinciaux > > et ceux qui poursuivent des activités tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de leur province de domicile soit les transporteurs < extraprovinciaux > >.

En 1992, 499 transporteurs (34 %)ont déclaré des mouvements intraprovinciaux seulement; leurs recettes atteignaient 1,4 milliard de dollars ou 16 % des recettes totales d'exploitation (pour les transporteurs ayant des recettes de plus de 1 million de dollars). On dénombrait 961 transporteurs routiers ayant déclaré des mouvements extraprovinciaux, soit la plus grande part (66%) de tous les transporteurs. Les recettes de ces transporteurs ont totalisé 7,1 milliards de dollars ou 84 % de l'ensemble des recettes totales d'exploitation (tableau 2.5).

Revenues of extra-provincial carriers were comprised of the following types of movements: \$2.9 billion (41%) from intra-provincial movements, \$2.5 billion (36%) from interprovincial movements and the remaining \$1.7 billion (24%) from international movements. In the latter case, higher revenues amounting to \$927 million (55%) were received from shipments going out of Canada than revenues based on shipments coming into Canada which totalled \$757 million (45%).

The operating ratio for intra-provincial carriers was 0.96 in 1992, while for extra-provincial carriers it was less favourable at 0.98 (Figure 2.7). The for-hire trucking companies with operating revenues between \$1 to \$5 million posted consistently better operating ratios for both intra- and extra-provincial carriers than companies with operating revenues over \$5 million.

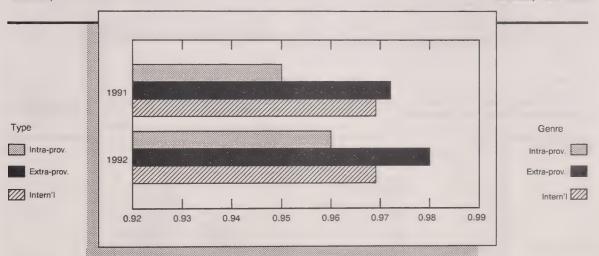
Les recettes des transporteurs extraprovinciaux provenaient des mouvements suivants: 2,9 milliards de dollars (41 %) de mouvements intraprovinciaux, 2,5 milliards de dollars (36 %) de mouvements interprovinciaux et 1,7 milliards de dollars (24 %) des mouvements interprationaux. Dans ce dernier cas, des recettes s'élevant à 927 millions de dollars (55 %) ont été tirées de mouvements en provenance du Canada alors que les mouvements à destination du Canada totalisaient 757 millions de dollars (45 %) en recettes.

Le ratio d'exploitation pour les transporteurs avec mouvements intraprovinciaux seulement se situait à 0,96, alors que celui des transporteurs ayant des mouvements extraprovinciaux atteignait 0,98 (voir la figure 2.7). Les transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes d'exploitation s'élevaient entre 1 et 5 millions de dollars ont constamment présenté des meilleurs ratios d'exploitation que les transporteurs dont les recettes étaient supérieures à 5 millions de dollars.

Figure 2.7

Operating Ratio by Type of Carrier Movement, Canada, 1990-1992

Ratio d'exploitation selon le genre de mouvements, Canada, 1990-1992



Employment and Salaries

In 1992, 1,460 carriers employed 71,909 persons. This represents a one percent decrease from 1991. Although there were fewer employees in 1992, there were more mechanics -- a 4% increase from the previous year.

The average number of employees per carrier has decreased annually since 1990. The average number of employees per carrier was 55 in 1990, 51 in 1991, and 49 in 1992. Although highway drivers represent the largest component of drivers, the number of local drivers increased since 1990 (Figure 2.8).

Employee salaries (excluding owner operators) account for approximately one-third of all operating expenses for carriers earning over \$1 million since 1990. Highway drivers account for largest proportion of salaries (40%), followed by administration and all other personnel (25%), local drivers and helpers (15%), terminal and platform employees (10%), mechanics and maintenance employees (10%) (Figure 2.9).

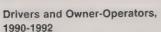
Emploi et rémunération

En 1992, on a dénombré 71,909 employés pour les 1 460 transporteurs pour compte d'autrui une diminution de 1 % par rapport à 1991. En 1992, le nombre d'employés a diminué dans toutes les catégories sauf chez les mécaniciens qui ont augmenté de 4 %.

Depuis 1990, le nombre d'employés a diminué constamment depuis 1990, passant de 55 en 1990 à 51 en 1991 à 49 en 1992. En 1992, les conducteurs de longue distance représentaient toujours la plus grande part de tous les conducteurs. Depuis 1990, le nombre de conducteurs locaux s'est accru.

Les salaires et traitements des employés (excluant les chauffeurs contractants) compte pour environ le tiers de toutes les dépenses pour les transporteurs ayant des recettes annuelles de plus de 1 million de dollars depuis 1990. La proportion la plus importante des salaires, soit 40 % a été consacrée aux conducteurs de longue distance, suivis des employés de l'administration et des autres employés (25 %), les conducteurs de courte distance et les aides (15 %), les employés de terminaux et de plate-forme (10 %), les mécaniciens et les employés de soutien (10 %) (voir la figure 2.9)

Figure 2.8



Conducteurs et chauffeurs contractants, 1990-1992

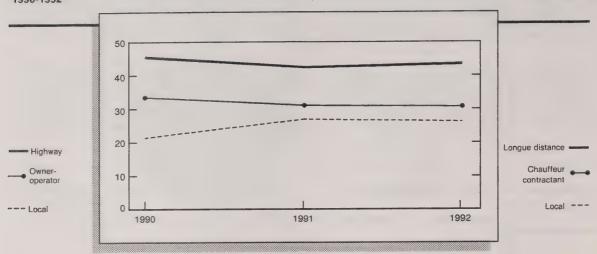
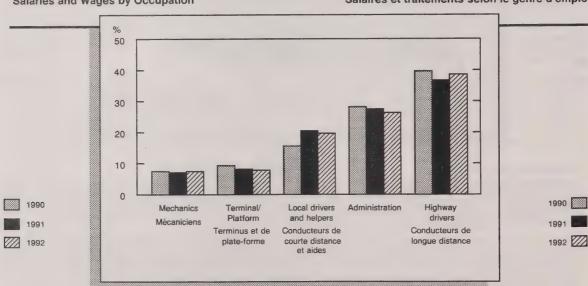


Figure 2.9

Figure 2.9

Salaries and Wages by Occupation

Salaires et traitements selon le genre d'emploi



In 1992, the average salary per employee increased only 1% from 1991, while in 1991 it increased 5% from 1990. The highest average salary was in the Territories with \$34,248 while the lowest average salary was in Nova Scotia at \$27,981 (see Table 2.6).

En 1992, les salaires moyens par employé ont augmenté de 1 % en 1992, alors qu'ils ont grimpé de 5 % entre 1990 et 1991. La moyenne provinciale la plus élevée des traitements se retrouve dans les Territoires, soit 34 248 dollars et la moyenne provinciale la plus basse était de 27 981 dollars en Nouvelle-Écosse (voir le tableau 2.6).

Highway drivers remained the highest paid in 1992 with an average salary of \$33,600 (excluding benefits). Local drivers had the lowest average salary of all employees at \$28,384. Highway drivers' salaries of all employees were, on average, the highest in the Territories at \$38,243. Ontario followed with an average salary of \$34,856 for highway drivers.

Administration personnel account for the next highest salary category in 1992. The highest average salary for administration personnel was \$35,939 in Manitoba as compared to the lowest average salary of \$27,249 in Nova Scotia. Salaries in the Atlantic region were below the national average across all categories (see Table 2.6).

Owner Operators

1990-1992

Payments to owner-operators since 1990 have accounted for a quarter of the total operating expenses. In 1992, the average payment to owner operators was \$1.1 million per carrier, a 6% decrease from 1991 (Figure 2.10). Across Canada, the Atlantic region accounted for the highest average payment to owner operators at \$121 thousand, while Quebec accounted for the lowest average payment at \$101 thousand. The highest proportion of payments to owner operators amounted to 35% in the Atlantic region and, in British Columbia and the Territories. Detailed financial and operating statistics on owner operators are presented in Chapter 6.

Figure 2.10

Employees and Owner-Operators, Canada,

La catégorie d'employé la mieux rémunérée, en 1992, était les chauffeurs de longue distance ayant une moyenne de salaire de 33 600 dollars (excluant les avantages sociaux). Les chauffeurs de courte distance et les aides ont reçu le salaire moyen le plus bas, soit 28 384 dollars. Les chauffeurs de longue distance des Territoires étaient les mieux rémunérées parmi toutes les catégories d'employés, soit en moyenne 38 243 dollars, suivi de ceux de l'Ontario soit 34 856 dollars.

Le salaire moyen le plus élevé parmi les employés de l'administration, la seconde catégorie en importance, était de 35 939 dollars au Manitoba comparativement au salaire le plus bas de 27 249 dollars enregistré en Nouvelle-Écosse (voir le tableau 2.6). Les salaires dans la région de l'Atlantique étaient plus bas que la moyenne nationale.

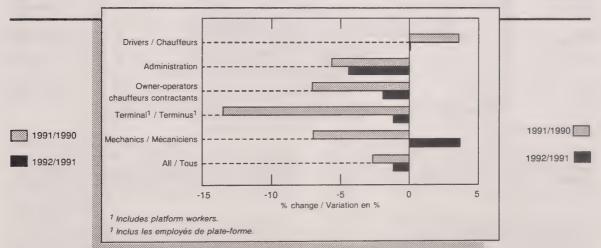
Chauffeurs contractants

Depuis 1990, les paiements aux chauffeurs-contractants ont représenté le quart des dépenses totales d'exploitation. En 1992, les paiements moyens aux chauffeurs contractants ont chuté, ils sont passés à 1,1 million de dollars, une baisse de 6 % par rapport à 1991 (voir la figure 2.10). A l'échelle nationale, les transporteurs domiciliés dans la région de l'Atlantique ont offert les paiements les plus élevé pour les chauffeurs contractants, soit 121 milles dollars en moyenne. Au Québec, les paiements moyens offerts n'atteignaient que 101 milles dollars. La plus grande portion des dépenses d'exploitation, soit 35 % pour les paiements aux chauffeurs contractants se retrouve dans la région de l'Atlantique, la Colombie-Britannique; et les Territoires. Les données financières et d'exploitation détaillées pour les chauffeurs contractants sont présentées au chapitre 6.

unlovée et chauffeure contractante Canada

Figure 2.10

Employés et chauffeurs contractants, Canada, 1990-1992



Equipment Operated

In 1992, for-hire carriers earning over \$1 million operated 139 thousand pieces of equipment, unchanged from 1991. The average fleet size (power units and trailers) in 1992 decreased 5 % from 1990 (102 pieces of equipment per carrier was reported in 1990 to 97 in 1991 and in 1992). Ontario accounts for the largest proportion of operated equipment at approximately 40%, followed by Quebec at 20% and Alberta at 10%. The other provinces and territories account for the remaining 30% (see Table 2.7). These data exclude vehicles operated by owner operators working for Canada based for-hire carriers.

Matériel productif en service

En 1992 les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (ayant des recettes de plus de 1 million de dollars) domiciliés au Canada ont exploité 139 milles pièces d'équipement; ceci se compare à 1991. La flotte moyenne d'équipement exploitée (unités motorisées et semi-remorques) par les transporteurs canadiens a baissé de 5 % passant de 102 en 1990 à 97 unités par transporteur en 1991 et 1992. L'Ontario possédait la plus grande part du matériel en service , soit 40 % suivi de Québec 20 % et l'Alberta 10 %. Les autres provinces représentent 30 % (voir le tableau 2.7) Ces données ne comprennent pas les véhicules exploités par les chauffeurs contractants étant au service des transporteurs pour compte d'autrui.

Semi- and full trailers account for approximately two-thirds of owned equipment and also represent the majority of revenue equipment leased. The number of leased semi- and full trailers in 1992 decreased 12 % from 1991 (Figure 2.11).

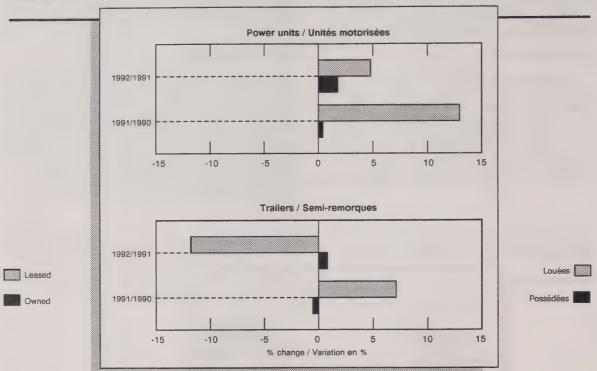
Les semi-remorques et les remorques comptent pour les deux tiers du matériel possédé et consiste dans l'équipement loué le plus souvent. En 1992, le nombre semi-remorques et remorques louées a diminué de 12 % par rapport à 1991 (figure 2.11).

Figure 2.11

Figure 2.11

Leased and Owned Equipment, Canada, 1990-1992

Matériel loué et possédé, Canada, 1990-1992



Distance Travelled

In 1992, the estimated annual average distance travelled per carrier was 2.4 million kilometers, an increase from the 1991 recorded distance of 2.3 million kilometers and 2.2 million kilometers in 1990. Road tractors covered 93% of the total distance travelled by power units (road tractors and straight trucks) in 1992 (Table 2.8).

Road tractors (owned and leased) travelled an average distance of 104 462 kilometers in 1992, a 4% increase from the 1991 reported average of 100 545 kilometers. The average distance for a road tractor (excluding the Territories) varied from a high of 150 000 kilometers in Saskatchewan to a low of 81 000 kilometers in Nova Scotia. Owner operators of road tractors travelled an average distance of 130 665 kilometers, a 7% increase from 1991.

Straight trucks (owned and leased) travelled an average distance of 41 000 kilometers in 1992, a 1% decrease from the 1991, from 346 077 kilometers in 1991 to 341 978 in 1992. The average distance for a straight truck varied from a high of approximately 54 000 kilometres in Saskatchewan to a low of 32 000 kilometres in New Brunswick (including Prince Edward Island).

Distance parcourue

En 1992, la distance annuelle estimative parcourue par les unités motorisées a été établie à 2,4 millions de kilomètres, en hausse par rapport aux 2,3 millions de kilomètres en 1991 et les quelques 2,2 millions de kilomètres parcourus en 1990. En 1992, les tracteurs routiers représentaient 93 % de la distance totale parcourue par les véhicules motorisés (camions et tracteurs routiers) (tableau 2.8).

La distance moyenne parcourue par les tracteurs routiers (possédés et loués) s'élevaient à 104 462 kilomètres, une hausse de 4 % par rapport à 1991, soit en moyenne 100 545 kilomètres. À l'échelle provinciale, la distance moyenne parcourue par les tracteurs routiers a varié entre 150 000 kilomètres en Saskatchewan à 81 000 kilomètres en Nouvelle-Écosse (excluant les Territoires). Les chauffeurs contractants ont parcouru des distances moyennes de 130 665 kilomètres, soit une hausse de 7 % sur la distance moyenne parcourue en 1991.

La distance moyenne parcourue par les camions a atteint 41 000 kilomètres en 1992. La distance totale parcourue par les camions (possédés et loués) en 1992 a baissé de 1 % par rapport à 1991, soit de 346 077 kilomètres à 341 978 en 1992. À l'échelle provinciale, la distance moyenne parcourue variait entre la plus longue, soit 54 000 kilomètres en Saskatchewan et la distance moyenne la plus courte, 32 000 kilomètres au Nouveau-Brunswick (incluant l'île-du-Prince-Édouard).

Fuel

Fuel costs for company equipment accounted for approximately 10% of all transportation costs in 1992 and in 1991 (Figure 2.12). A carrier consumed on average one million litres of fuel per year during the same time period. The average cost per litre for fuel increased from 39 cents in 1990, to 41 cents in 1991 and, 42 cents in 1992. The cost for a litre of fuel in 1992 varied from a high of 48 cents in the Newfoundland to a low of 40 cents in Alberta and the Territories (see Table 2.10)

The average cost of fuel per carrier increased 2% from 1991 to a cost of \$483 thousand per carrier in 1992. The amount of fuel used to travel 100 kilometres decreased by 4 % from 50 litres in 1991 to 48 litres per 100 kilometres in 1992. Therefore, it can determined that in terms of fuel costs, it cost less to travel 100 kilometres in 1992 than in 1991. In 1992, it cost Canadian carriers an average of \$20 to travel 100 kilometres, while, in 1991, the same distance cost \$21.

Figure 2.12

Fuel Cost, 1991-1992

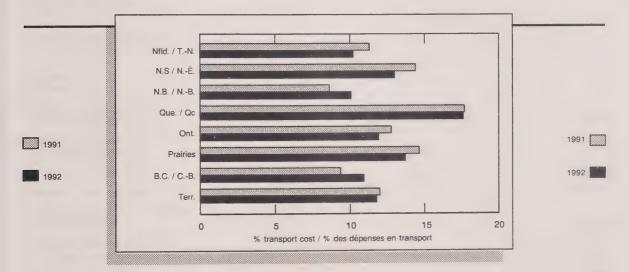
Carburant

Les coûts du carburant pour les véhicules motorisés des entreprises représentent environ 10 % de toutes les dépenses du transport (voir la figure 2.12) En 1992, les transporteurs routiers ont consommé en moyenne 1 million de litres de carburant annuellement par rapport à la même période. Le coût moyen du litre de carburant s'est accru passant de 39 cents en 1990 à 41 cents en 1991 et à 42 cents en 1992. À l'échelle provinciale, le coût moyen du carburant a varié entre 48 cents à Terre-Neuve à 40 cents le litre en Alberta et dans les Territoires (voir le tableau 2.10).

Le coût moyen du carburant par transporteur s'est accru de 2 % en 1992 par rapport à 1991 pour se situer en moyenne à 483 milles dollars par transporteur. Par contre, la quantité de carburant consommé pour parcourir 100 kilomètres s'est améliorée de 4 % passant de 50 litres du 100 kilomètres en 1991 à 48 litres de carburant par 100 kilomètres en 1992. Nous constatons qu'en terme des coûts du carburant, il en coûte moins en 1992 pour parcourir 100 kilomètres qu'en 1991. En 1992, il en a coûté 20 dollars en moyenne par transporteur pour parcourir 100 kilomètres alors qu'il en coûtait en moyenne 21 dollars pour parcourir la même distance en 1991.

Figure 2.12

Dépenses en carburant, 1991-1992



Balance Sheet

In 1992, assets amounted to \$4.3 billion. This represents only a \$100 million decrease from 1991, while in 1991 assets increased 5.9% or \$276 million from 1990. Liabilities amounted to \$3.1 billion in 1992, a 1% decrease from 1991. In 1992, the long term debt accounted for 49% of total liabilities.

The working capital ratio, which measures the ability of the industry to meet its financial obligations in the short term was set at 1.03 in 1992 compared to 1.02 in 1991 and 0.98 in 1990 (see Table 2.9).

Bilan

En 1992, les actifs totaux ont atteint 4,3 milliards de dollars. Ceci représente seulement une baisse de 100 millions de dollars par rapport à 1991 alors que l'actif des transporteurs pour compte d'autrui comportait une hausse de 5,9 % soit de 276 millions de dollars par rapport à 1990. Le passif total atteignait 3,1 milliards de dollars en baisse de 1 % sur 1991. En 1992, la dette à long terme a représenté 49 % du passif total.

Le coefficient de liquidité générale, qui sert à mesurer la capacité pour le secteur de rencontrer ses obligations financières à court terme s'est établi à 1.03 une amélioration par rapport au coefficient de 1.02 enregistré en 1991 et 0.98 en 1990 (voir le tableau 2.9).



Table 2.1

Motor Carriers of Freight, Comparison for the Years 1991 and 1992, Summary Statistics, Forhire Carriers

Tableau 2.1

Transporteurs routiers de marchandises, comparaison pour l'années 1991 et 1992, statistiques sommaires, camionnage pour compte d'autrui

		1991	1992
Onniero Bossatino - Tanananata			
Carriers Reporting – Transporteurs déclarants	No Nbre	1,427	1,460
Operating Revenues – Total – Recettes d'exploitation	\$'000	8,434,545	8,545,622
Operating Expenses – Total ¹ – Dépenses d'exploitation	00	8,167,698	8,340,647
Fransportation Expenses – Frais de transport	VI	5,164,398	5,243,505
Maintenance and Garage Expenses – Dépenses d'entretien et frais de			
garage	er	770,508	789,099
Ferminal Expenses – Frais de terminus	п	522,224	536,196
Administrative and General Office Expenses – Frais d'administration et frais généraux	п	1,710,568	1,771,84
Operating Ratio – Ratio d'exploitation		.97	.90
Number of Employees – Total – Nombre d'employés	No. – Nbre	72,617	71,90
Salaries and Wages – Total – Traitements et salaires	\$'000	2,257,644	2,261,75
Assets - Total - de l'actif	89	4,381,404	4,332,892
iabilities - Total - du passif	90	3,097,231	3,070,723
Owner(s) Equity – Total – Avoir des propriétaires	40	1,284,173	1,262,169
Equipment Operated – Total ¹ – Matériel productif en service	No. – Nbre	138,919	138,518
Straight Trucks - Camions	W	9,130	8,360
Road Tractors - Tracteurs routiers	п	29,236	29,862
Semi-trailers - Semi-remorques	n	90,565	90,114
Other - Autres	м	9,988	10,182

⁷ Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 2.2 Motor Carriers of Freight, 1992: Summary Statistics by Province and Territory of Domicile, For-hire Carriers

				Newfoundland	Prince Edward ² Island	Nova Scotia
			Canada	Terre-Neuve	Île-du-Prince-2	Nouvelle-Écosse
No.					Edouard	
1	Estimated Number of Carriers	No.	1,460	13	x	36
2	Total Operating Revenues	\$'000	8,545,622	50,424	x	162,195
2	Total Operating Expenses ¹	99	8,340,647	48,680	×	156,713
3	Transportation Expenses	27	5,243,505	28,872	x	104,96
5	Maintenance and Garage Expenses	19	789,099	3,603	x	16,83
6	Terminal Expenses	94	536,196	5,150	X	5,73
7	Administrative and General Office Expenses	**	1,771,846	11,055	х	29,17
8	Operating ratio		.976	.965	х	.966
_	Total Number of Employees	No.	71,909	429	x	1,35
9	Total Number of Employees Total Salaries and Wages	\$'000	2,261,751	12,299	x	37,807
11	Total Assets	86	4,332,892	27,350	×	91.867
12	Total Liabilities	20	3,070,723	16,588	x	79,904
13	Total Owner(s) Equity	10	1,262,169	10,763	x	11,96
14	Total Equipment Operated	No.	138,518	591	x	2,60
15	Straight Trucks	17	8,360	86	X	26
16	Road Tractors	77	29,862	100	Х	57
17	Semi-trailers	91	90,114	377	χ	1,46
18	Other	91	10,182	28	x	309
			New Brunswick		Quebec	0.44-5
			Nouveau-		Québec	Ontario
			Brunswick		Quebec	
	California d Number of Opening	A1-			240	451
1	Estimated Number of Carriers	No.	60		349	456
2	Total Operating Revenues	\$'000	511,746		1,481,688	3,443,141
3	Total Operating Expenses ¹		505,057		1,430,032	3,397,74
4	Transportation Expenses	W	349,542		890,592	2,052,937
5	Maintenance and Garage Expenses	Ħ	37,275		173,694	297,974
6	Terminal Expenses	W .	30,474		63,821	293,238
7	Administrative and General Office Expenses	19	87,766		301,922	753,590
8	Operating Ratio		.987		.965	.987
9	Total Number of Employees	No.	3,603		13,127	31,010
10	Total Salaries and Wages	\$'000	102,006		388,653	999,189
11	Total Assets	м	229,077		840,613	1,660,55
12		61	141,907		578,857	1,246,722
13	Total Owner(s) Equity	81	87,170		261,756	413,835
	Total Equipment Operated	No.	7,318		26,318	59,24
15		NT DO	355		1,501	3,599
16		PE	1,223		6,343	12,610
17	Semi-trailers Other	19	5,372		15,034	39,210
10	00101		368		3,440	3,820

Total may not add due to rounding.
 Data included in New Brunswick.

Tableau 2.2 Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui

Manitoba	Saskatchewan	Alberta		
47	61	206	Nbre	Nombre estimatif de transporteurs
593,473	269,957	1,129,278	\$'000	Total, recettes d'exploitation
580,548	259,639	1,083,776	89	Total, dépenses d'exploitation ¹
367,823	177,261	685,924	п	Frais de transport
49,694	23,390	111,203	m m	Dépenses d'entretien et frais de garag
52,497	7,915	58,206	n	Frais de terminus
110,533	51,074	228,443	17	Frais de terminus Frais d'administration et frais généraux
.978	.962	.960		Ratio d'exploitation
4,753	2,131	9,466	Nbre	Total, nombre d'employés
151,864	67,551	308,168	\$'000	Total, traitements et salaires
269,803	110,224	688,474	89	Total de l'actif
209,028	76,453	428,575	80	Total du passif
60,775	33,771	259,898	н	Total de l'avoir des propriétaires
9,783	3,819	17,977	Nbre	Total du matériel productif en service
317	291	1,121	rt	Camions
2,043	836	3,958	77	Tracteurs routiers
7,095	2,558	12,268	**	Semi-remorques
328	134	630	Ħ	Autres
British Columbia		Territories		
Colombie-Britannique		Territoires		
224		8	Nbre	Nombre estimatif de transporteurs
852,658		51,062	\$'000	Total, recettes d'exploitation
·		,		
829,572		48,885	91	Total, dépenses d'exploitation ¹
555,919		29,674	н	Frais de transport
69,727		5,701	п	Dépenses d'entretien et frais de garage
16,723 187,205		2,434 11,076	n	Frais de terminus Frais d'administration et frais généraux
.973		.957		Ratio d'exploitation
5,626		413	Nbre	Total, nombre d'employés
80,080		14,133	\$'000	Total, traitements et salaires
395,446		19,482	99	Total de l'actif
282,767		9,922	91	Total du passif
112,679		9,559	"	Total de l'avoir des propriétaires
10,500		361	Nbre	Total du matériel productif en service
771		56		Camions
2,122		56		Tracteurs routiers
6,520		217		Semi-remorques

Le total n'est pas juste à cause des données arrondies. Données inclues au Nouveau-Brunswick.

Table 2.3 Motor Carriers of Freight, 1992: Operating and Income Accounts, For-hire Carriers

			Newfound- land	Prince ¹ Edward	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec
		Canada		Island			
		Canada	Terre- Neuve	Île-du- ¹ Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec
Carriers reporting	No.	1,460	13	x	36	60	349
OPERATING REVENUES:	\$'000						
Local freight service		1,474,857	14,447	×	26,012	78,720	287,279
Intercity freight service		6,797,748	30,392	×	126,016	414,248	1,157,768
Government subsidies		32,878	384	X	3,972	14,470	10,124
Total Transportation Revenue		8,305,483	45,223	х	156,000	507,438	1,455,171
Van line commission and insurance		46,011	148	х	1,934	205	2,275
Equipment rentals		22,582	923	x	200	32	1,882
Packaging and crating		32,847	437	×	1,636		1,176
Storage and warehousing		65,910	2,895	X	1,267	186	4,709
Other		72,789	798	Х	1,158	3,885	16,474
Total Operating Revenue		8,545,622	50,424	Х	162,195	511,746	1,481,688
OPERATING EXPENSES:	\$'000						
Salaries and Wages:							
Highway drivers		874,367	3,533	X	16,304	33,539	159,562
Local drivers and helpers		446,899	3,201 585	X	7,549	17,988 7,626	88,700 35,597
Mechanics and maintenance personnel Terminal and platform employees		176,394 306,087	2,038	X X	4,125 3,252	20,751	36,684
Administration and all other personnel		458,004	2,943	x	6,577	22,103	68,110
Benefits (including unemployment and health		458,671	2,601	x	7,038	17,881	81,736
insurance)		704.040	0.000		45 445	20,000	457.055
Fuel (including tax) Owner operator expenses		704,946 1,992,161	3,262 11,197	X X	15,115 41,059	30,029 199,355	157,655 251,618
Malain and John day and		#0.00 <i>4</i>			040	0.004	44 744
Vehicle rent (short term)		56,604	321 745	X	640 1,974	3,291 9,410	11,711 32,498
Vehicle lease (long term) Purchased transportation		157,032 417,443	2,523	X X	10,001	28,253	81,416
Maintenance and Repairs Depreciation:		616,690	3,133	x	12,460	28,184	137,681
Revenue equipment		399,518	3,255	x	8,616	19,355	77,562
Buildings, computers and other equipment		49,594	1,879	×	991	2,550	6,512
Insurance		165,759	969	X	2,805	7,436	29,081
Safety and compliance expenses		13,051	10	Х	144	444	1,624
Other expenses		1,047,426	6,485	x	18,062	56,863	172,283
Total Operating Expenses		8,340,647	48,680	х	156,713	505,057	1,430,032
INCOME ACCOUNTS:	\$'000						
Net Motor Carrier Freight Operating Revenue		204,975	1,743	х	5,482	6,689	51,656
Non-Motor Carrier Freight Operations							
Revenue		212,594	481	×	1,627	2,672	43,109
Expenses		213,377	406	×	1,602	3,320	41,434
Non-operating revenue		91,331	513	x	1,370	3,310	15,333
Non-operating expenses		47,148	-	X	903	2,180	8,536
Interest paid Profit (loss)		149,214	1,043	X	3,299	6,280	27,761
Provision for income taxes		99,115 41,718	1,288 191	X X	2,675 1,024	890 250	32,404 5,175
Net Income ²							
Het moonie.		58,426	1,097	×	1,651	639	27,240

¹ Data included in New Brunswick.

Net income before dividends.

Note: Some totals may not add due to rounding.

Tableau 2.3 Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Compte d'exploitation et de recettes, camionnage pour compte d'autrui

				British Columbia	Territories		
		Saskat-		Oblambia			
Ontario	Manitoba	chewan	Alberta				
				Colombie- Britannique	Territoires		
456	47	61	206	224	8	Nbre	Transporteurs déclarants
						\$'000	RECETTES D'EXPLOITATION:
605,145	30,722	40,851	202,285	184,303	5,093		Services de transport locaux
2,718,842 1	543,249 3,247	224,039	899,424 85	639,780 595	43,991		Services de transport interurbains Subventions gouvernementales recues
3,323,988	577,218	264,890	1,101,794	824,678	49,083		Recettes totales tirées du transport
28,708	2,098	767	4,827	4,423	626		Commissions et assurances provenant des entreprises de déménagement de longue distance
11,218	153	1,141	3,826	3,160	47		Location de matériel
21,075	880	1,327	2,264	3,430	622		Emballage et mise en caisse
35,490	5,506	954	6,516	8,220	165		Stockage et entreposage
22,662	7,618	878	10,052	8,747	518		Autre
3,443,141	593,473	269,957	1,129,278	852,658	51,062		Recettes d'exploitation totales
						'000\$	DÉPENSES D'EXPLOITATION:
000 044	05.707	04.004			0.0=0		Traitements et salaires:
363,014 206,805	65,787 19,754	31,634	127,809	66,931	6,253		Chauffeurs de longue distance
71,004	19,754	11,171 4,708	51,929 27,460	37,846 13,145	1,955 1,629		Chauffeurs locaux et aides Mécaniciens et employés d'entretien
164,976	26,160	5,582	35,244	9,833	1,566		Employés de terminus et de plate-forme
193,390	29,647	14,456	65,725	52,324	2,730		Employés d'administration et tous les autres
214,698	29,763	9,676	56,761	35,854	2,664		Bénéfices (incluant assurance-chômage et assurance-maladie)
263,783	57,138	27,756	94,654	51,993	3,562		Carburant (taxe comprise)
704,066	140,237	73,519	266,251	292,862	11,997		Dépenses au titre des chauffeurs contractants
20,285	3,158	1,216	8,993	6,504	485		Location de véhicules (à court terme)
59,949	13,980	7,965	18,682	11,059	770		Location de véhicules (à long terme)
183,905	27,766	9,084	32,534	40,453	1,508		Achat d'autres services de transport
230,942	39,520	18,816	85,176	56,823	3,955		Entretien et réparations Amortissement:
160,114	26,038	10,179	58,288	34,125	1,987		Matériel productif
23,408	3,694	1,079	7,565	1,682	234		Bâtiments et autre matériel
69,099 6,278	10,329 842	5,342 118	24,070 1,907	15,848 1,682	781 –		Assurances Dépenses au titre de la sécurité et de
462,030	76,218	27,338	120,729	100,608	6,809		l'observation Autres dépenses
3,397,745	580,548	259,639	1,083,776	829,572	48,885		Total des dépenses d'exploitation
						\$'000	COMPTES DES REVENUS:
45,396	12,925	10,318	45,502	23,086	2,178		Recettes nettes d'exploitation des
43,330	12,929	10,310	45,502	23,000	2,170		transporteurs routiers de marchandis Activités non liées au transport
55.059	10 155	10.201	63,325	24,960	1,004		routier de marchandises Recettes
	10,155 9,960	10,201 10,338	67,225	26,254	540		Dépenses
52,298 21,425	13,434	1,465	24,021	10,248	212		Recettes diverses
26,915	572	997	3,349	3,335	363		Frais divers
65,643	9,009	4,554	18,780	12,595	250		Intérêts versés
-22,974	16,974	6,095	43,495	16,027	2,241		Bénéfices (pertes)
9,962	6,016	1,486	12,898	4,685	31		Provision pour l'impôt sur le revenu
-32,841	10,959	4,609	30,597	12,265	2,210		Revenu net ²

Données inclues au Nouveau-Brunswick.

Nota: Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

² Revenu net avant les dividends.

Table 2.4

Motor Carriers of Freight, 1992: Summary
Statistics, by Principal Type of Transportation
Activity, For-hire Carriers

Tableau 2.4

Transporteurs routiers de marchandises, 1992:
Statistiques sommaires, par principaux types d'activité de transport, camionnage pour compte d'autrui

		Total ¹	General freight Marchan- dises générales	House- hold goods Articles ménagers	Bulk liquids Liquides en vrac	Dry bulk materials Produits secs en vrac	Forest products Produits forestiers	Other commod- ities Autres marchan- dises
Carriers Reporting -	No							
Transporteurs déclarants	Nbre	1,460	538	84	126	169	141	400
Operating Revenues - Total -								
Recettes d'exploitation	\$'000	8,545,622	4,387,296	392,299	799,808	529,356	480,422	1,956,440
Operating Expenses - Total -								
Dépenses d'exploitation Transportation Expenses – Frais	10	8,340,647	4,335,271	381,654	756,678	509,298	463,709	1,894,036
de transport Maintenance and Garage Expenses -	97	5,243,505	2,676,250	199,712	481,789	322,502	313,650	1,249,602
Dépenses d'entretien et frais de garage	π	789,099	345,804	19,401	102,746	72,092	59,684	189,372
Terminal Expenses – Frais de terminus	м	536,196	397,295	27,899	21,688	6,488	5,227	77,600
Administrative and General Office Expenses – Frais d'administration		550,190	397,293	27,099	21,000	0,400	0,227	77,000
et frais généraux	10	1,771,846	915,925	134,642	150,455	108,216	85,148	377,460
Operating Ratio - Ratio								
d'exploitation		.976	.988	.973	.946	.962	.965	.968
Number of Employees - Total -	No							
Nombre d'employés Salaries and Wages – Total –	Nbre	71,909	38,246	4,749	6,406	4,234	3,448	14,826
Traitements et salaires	\$'000	2,261,751	1,192,433	135,611	219,007	129,053	107,672	477,974
Assets - Total - de l'actif	**	4,332,892	2,006,396	233,794	566,263	349,812	268,260	908,367
Liabilities – Total – du passif Owner(s) Equity – Total – Avoir	89	3,070,723	1,520,931	166,763	368,716	231,496	156,123	626,695
des propriétaires	*	1,262,169	485,466	67,031	197,547	118,317	112,137	281,672
Equipment Operated – Total –	No							
Matériel productif en service	Nbre	138,518	77,235	4,336	13,530	8,451	5,825	29,141
Straight Trucks - Camions	71	8,360	4,434	1,204	617	531	284	1,290
Road Tractors - Tracteurs routiers		29,862	14,720	828	3,096	2,420	1,700	7,098 18,466
Semi-trailers – Semi-remorques Other – Autres	97	90,114 10,182	51,879 6,202	2,056 248	9,544 273	4,796 704	3,373 468	2,287

¹ Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 2.5 Motor Carriers of Freight, 1992: Summary Statistics by Type of Movement, Canada, For-hire

Tableau 2.5

Transporteurs routiers de marchandises, 1992: statistiques sommaires selon le type de mouvements, Canada, camionnage pour compte d'autrui

				Extraprovincia	al Carriers -	Transporteurs	extraprovinci	aux
	provincia	Intra provincial Carriers	Total ¹	Intra Provincial	Inter Provincial	International		ul
		Transpor- teurs Intra- provinciaux				Sub- Total ¹ Sous- total ¹	Into Canada	Out of Canada en prove- nance du Canada
		provinciaux					à destina- tion du Canada	
Estimated Number of Carriers -	No							
Nombre estimatif de transporteurs	Nbre	499	961					
Operating Revenues - Total -								
Recettes d'exploitation	\$'000	1,405,575	7,140,047	2,914,573	2,541,415	1,684,059	757,002	927,056
Operating Expenses – Total ¹								
Dépenses d'exploitation	"	1,353,085	6,987,562	2,846,987	2,504,201	1,636,374	736,407	899,967
Transportation Expenses – Frais de transport	99	843,211	4,400,294	1,715,548	1,587,935	1,096,811	486,567	610,243
Maintenance and Garage Expenses -		040,211	4,400,204	1,710,040	1,007,300	1,030,011	400,307	010,240
Dépenses d'entretien et frais de garage	87	158,284	630,815	287,312	211,794	131,709	56,084	75,625
Terminal Expenses – Frais de terminus	11	40,906	495,290	197,877	211,794	85,237	45,831	39,406
Administrative and General Office Expenses – Frais d'administration		40,000	400,200	, , , , , , ,	2,2,770	00,207	40,001	00,,00
et frais généraux	17	310,685	1,461,161	646,249	492,294	322,619	147,926	174,693
Operating Ratio – Ratio								
d'exploitation		.96	.98	.98	.99	.97	***	**
Number of Employees - Total -	No							
Nombre d'employés Salaries and Wages – Total –	Nbre	13,710	58,200	•••	***	***	***	
Traitements et salaires	\$'000	422,230	1,839,521	•••	•••	***	***	
Assets - Total - Actif	81	744,618	3,588,273					
Liabilities - Total - Passif	91	462,638	2,608,085	•••		***	***	
Owner(s) Equity - Total - Avoir								
des propriétaires	88	281,980	980,189	•••	•••	***	***	••
Equipment Operated – Total –	No							
Matériel productif en service	Nbre	22,818	115,700	•••	***	•••	***	
Straight Trucks - Camions	77	2,808	5,552		***			
Road Tractors – Tracteurs routiers	"	5,643	24,219	•••	***	•••		**
Semi-trailers - Semi-remorques	M	11,807	78,307		•••		•••	
Other - Autres		2,560	7,622	***	***		•••	

¹ Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 2.6 Motor Carriers of Freight, 1992: Employees, Salaries and Wages¹ by Province and Territory of Domicile, For-hire Carriers

			Canada	Newfound- land	Prince ⁴ Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec
No.			Canada	Terre- Neuve	Île-du- ⁴ Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec
1	Carriers reporting	No.	1,460	13	х	36	60	349
2	Highway drivers ²	No.	26,023	112	x	551	1,092	5,051
3	Salaries and wages	\$'000	874,367	3,533	x	16,304	33,539	159,562
4	Average salaries and wages	\$	33,600	31,460	х	29,563	30,712	31,593
5	Local drivers and helpers ²	No.	15,744	114	х	280	677	3,257
6	Salaries and wages	\$'000	446,899	3,201	x	7,549	17,988	88,700
7	Average salaries and wages	\$	28,384	28,064	Х	26,963	26,554	27,232
8	Mechanics and maintenance employees	No.	5,256	18	х	133	261	1,147
9		\$'000	164,745	585	х	3,950	7,151	33,016
10	Average salaries and wages	\$	31,343	32,726	х	29,692	27,392	28,783
11	Terminal and platform employees ³	No.	6,273	54	х	89	447	800
12		\$'000	179.570	1,352	x	1,904	11,841	23,080
13		\$	28,624	24,859	Х	21,297	26,487	28,846
14	Administration and all other personnel	No.	18,613	131	х	297	1,126	2,872
15	Salaries and wages	\$'000	596,171	3,628	x	8,100	31,488	84,295
	Average salaries and wages	\$	32,030	27,737	х	27,249	27,968	29,351
17	Total number of employees	No.	71,909	429	х	1,351	3,603	13,127
18	Salaries and wages	\$'000	2,261,751	12,299	х	37,807	102,006	388,653
19	Average salaries and wages	\$	31,453	28,641	х	27,981	28,308	29,608
20	Owner Operators	No.	18,319	105	х	349	1,609	2,499
21	Payments to Owner Operators	\$'000	1,992,161	11,197	X	41,059	199,355	251,618
22	Average payments to Owner Operators	\$	108,746	106,702	X	117,767	123,885	100,000

Excludes employee benefits.

Excludes owner operators.
 Other than office employees.
 Data included in New Brunswick.

Tableau 2.6 Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Employés, traitements et salaires¹ selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui

		Saskat-		British Columbia	Territories			
Ontario	Manitoba	chewan	Alberta	Territoires			N	
456	47	61	206	224	8	Nbre	Transporteurs déclarants	
10,415	2,013	947	3,682	1,996	164	Nbre	Chauffeurs de longue distance ²	
363,014 34,856	65,787 32,688	31,634 33,390	127,809 34,709	6 6,931 3 3,539	6,253 38,243	\$'000 \$	Salaires et traitements Salaires et traitements moyens	
7,155	671	386	1,814	1,312	77	Nbre	Chauffeurs locaux et aides ²	
206,805	19,754	11,171	51,929	37,846	1,955	\$'000	Salaires et traitements	
28,903	29,444	28,947	28,620	28,844	25,254	\$	Salaires et traitements moyens	
1,981	327	147	798	393	50	Nbre	Mécaniciens et personnel de l'entretien	
65,930	9,663	4,538	25,687	12,597	1,629	\$'000	Salaires et traitements	
33,273	29,592	30,814	32,170	32,029	32,333	\$	Salaires et traitements moyens	1
3,181	568	130	687	289	27	Nbre	Employés de terminus et de plate-forme ³	1
93,466	14,436	3,634	21,046	7,888	923	\$'000	Salaires et traitements	1
29,385	25,410	27,929	30,613	27,250	34,654	\$	Salaires et traitements moyens	1
8,278	1,175	521	2,483	1,635	95	Nbre	Administration et tous les autres employés	1
269,975	42,224	16,575	81,696	54,818	3,373	\$'000	Salaires et traitements	1
32,613	35,939	31,840	32,903	33,521	35,491	\$	Salaires et traitements moyens	1
31,010	4,753	2,131	9,466	5,626	413	Nbre	Total nombre d'employés	
999,189 32,221	151,864 31,951	67,551 31,695	308,168 32,557	180,080 32,010	14,133 34,248	\$'000 \$	Salaires et traitements Salaires et traitements moye	ns 1
Janjana 1	01,001	01,000	02,007	ŕ		Ť		
6,683	1,206	699	2,238	2,850	82	Nbre	Chauffeurs contractants	- 2
704,066	140,237	73,519	266,251	292,862	11,997	\$'000	Versements	2
105,359	116,275	105,216	118,973	102,746	145,698	\$	Versements moyens	2

Ne comprend pas les avantages aux employés. Ne comprend pas les chauffeurs contractants. Autres que les employés de bureau.

Données inclues au Nouveau-Brunswick.

Table 2.7 Motor Carriers of Freight, 1992: Revenue Equipment Operated1 by Province and Territory of Domicile, For-hire Carriers

Tableau 2.7

Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Matériel productif en service¹ selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui

		Newfound-	Prince ²	Nova	New	Quebec
	Onnada	land	Edward Island	Scotia	Brunswick	
	Canada	Terre- Neuve	Île-du- ² Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec
			Number -	Nombre		
Straight Trucks - Camions						
Owned - Possédés	7,794	84	X	189	343	1,384
Leased - Loués	566	2	x	74	12	117
Road Tractors - Tracteurs routiers						
Owned - Possédés	26,261	94	Х	476	1,024	5,591
Leased - Loués	3,601	6	x	95	199	752
Semi-Trailers and Full Trailers – Semi-remorques et remorques						
Owned – Possédés	80,523	309	Х	1,460	4,629	14,003
Leased - Loués	12,570	85	х	71	912	2,065
Other revenue equipment – Autre matériel productif						
Owned - Possédés	6,705	9	х	238	199	2,346
Leased - Loués	484	2	×	3	~	53
TOTAL						
Owned – Possédés	121,307	496	х	2,363	6,195	23,331
Leased - Loués	17,221	95	Х	243	1,123	2,987
			Saskat-		British Columbia	Territories
	Ontario	Manitoba	chewan	Alberta	Columbia	
					Colombie- Britannique	Territoires
			Number -	Nombre		
Straight Trucks - Camions						
Owned – Possédés	3,431	303	280	1,072	652	56
Leased - Loués	168	14	11	49	119	-
Road Tractors - Tracteurs routiers						
Owned - Possédés	11,412	1,683	619	3,538	1,774	50
Leased - Loués	1,198	360	217	420	348	6
Semi-Trailers and Full Trailers – Semi-remorques et remorques						
Owned – Possédés	35,595	5,599	2,109	10,793	5,858	168
Leased - Loués	4,471	1,535	503	1,792	1,055	81
Other revenue equipment – Autre matériel productif						
Owned - Possédés	2,695	243	60	302	613	-
Leased - Loués	275	46	20	11	74	-
TOTAL						
Owned - Possédés	53,143	7,828	3,068	15,705	8,904	274
Leased – Loués	6,112	1,955	751	2,272	1,596	87

¹ Excludes equipment operated by owner operators. - Ne comprend pas le matériel productif exploité par les chauffeurs contractants.
2 Data included in New Brunswick. - Données inclues au Nouveau-Brunswick.

Table 2.8 Motor Carriers of Freight, 1992: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile, For-hire Carriers

Tableau 2.8

Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui

			Straight True	cks		Road Tracto	ors
			Camions			Tracteurs rou	tiers
	Total Units ¹ Total des	Total	Owned & Leased	Operated by Owner Operator	Total	Owned & Leased	Operated by Owner Operator
	unités ¹	Total	Possédés et loués		lotai	Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants
				('000 km) - (en milliers de ki	m)	
Newfoundland – Terre-Neuve	29,139	4,727	4,259	468	24,411	12,297	12,114
Prince Edward Island – Île-du-Prince- Édouard ²							
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	111,695	11,547	10,973	574	100,149	46,475	5 3,673
New Brunswick - Nouveau- Brunswick	356,082	20,577	11,258	9,318	335,505	116,355	219,150
Quebec - Québec	1,046,984	88,133	77,058	11,075	958,851	670,675	288,176
Ontario	2,269,989	156,395	125,918	30,478	2,113,593	1,223,570	890,023
Manitoba	500,605	13,336	11,411	1,925	487,269	282,805	204,464
Saskatchewan	241,125	17,922	15,617	2,305	223,204	125,780	97,423
Alberta	775,276	56,154	47,008	9,146	719,122	414,737	304,385
British Columbia – Colombie- Britannique	583,024	58,384	36,122	22,261	524,640	213,838	310,802
Territories – Territoires	28,805	2,428	2,353	75	26,377	12,933	13,444
CANADA	5,942,724	429,603	341,978	87,625	5,513,120	3,119,465	2,393,655

Some totals may not add due to rounding. – Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies. Data included in New Brunswick. – Données inclues au Nouveau-Brunswick.

Table 2.9 Motor Carriers of Freight, 1992: Balance Sheet, For-hire Carriers

		Newfound- land	Prince ¹ Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec
	Canada		Island			
	Carraco	Terre- Neuve	Île-du- ¹ Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec
ASSETS:				\$'000		
A33E13.						
Current Assets: Cash, deposits and temporary investments	201,753	1,022	x	2,553	6,984	28,863
Accounts receivable	1,149,432	6,478	х	21,400	77,059	213,309
Prepaid expenses	110,426	902	х	1,779	8,475	19,181
Materials, supplies and other current assets	153,114	2,312	х	12,952	7,219	27,022
Total Current Assets	1,614,725	10,715	х	38,684	99,738	288,375
Fixed Assets – Original Cost (Motor Carrier Freight business):						
Land and buildings	572,623	8,812	X	8,150	30,988	88,683
Less accumulated depreciation	144,865	2,670	X	2,287	10,449	18,650
Revenue equipment – trucks, tractors, trailers	4,027,380	20,038	Х	77,046	200,734	808,737
Less accumulated depreciation	2,481,772	13,635	X	49,060	140,799	461,523
Other equipment and operating property	415,091	4,001	X	9,570	22,880	61,929
Less accumulated depreciation	264,088	2,737	X	5,618	14,532	39,15
Fixed Assets - Original Cost (other than Motor Carrier Freight business)	102,785	1,050	х	483	1,817	19,76
Less accumulated depreciation	49,275	558	x	196	1,198	10,77
Other assets (intangibles, investments, deferred charges)	540,288	2,335	x	15,097	39,898	103,224
Total Assets	4,332,892	27,350	х	91,867	229,077	840,613
LIABILITIES:						
Current Liabilities:						
Bank loans	308,439	1,692	x	8,985	13,406	50,877
Accounts payable	837,329	3,802	х	15,078	55,951	163,50
Current debt (includes current portion	413,452	2,742	X	10,404	17,289	69,59
of deferred income tax)						
Total Current Liabilities	1,559,220	8,236	х	34,466	86,647	283,973
Long Term Debt:						
Mortgages	118,562	478	X	2,144	6,763	19,37
Equipment loans	604,870	6,427	Х	12,466	22,005	130,817
Capital leases	94,388	4	X	747	4,821	28,52
Deferred taxes	147,889	215	X	2,367	2,100	25,438
Other loans Total Long Term Debt	545,794 1,511,503	1,226 8,351	X X	27,713 45,438	19,570 55,260	90,738 294,88
Total Liabilities	3,070,723	16,588	x	79,904	141,907	578,85
OWNER(S) EQUITY:						
Capital stock – preferred	160,054	454	x	286	4,309	47,106
Capital stock – common	149,543	11	X	129	447	47,152
Retained earnings	912,873	10,271	X	9,882	76,983	158,396
Other surplus	39,690	26	х	1,666	5,430	9,10
Total Equity	1,262,169	10,763	х	11,963	87,170	261,75
TOTAL LIABILITIES AND OWNER(S) EQUITY	4,332,892	27,350	x	91,867	229,077	840,613

1 Data included in New Brunswick.

Note: Some totals may not add due to rounding.

Tableau 2.9 Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Bilan, camionnage pour compte d'autrui

				British	Territories	
		Saskat-		Columbia		
Ontario	Manitoba	chewan	Alberta			
			7 11-01-102	Colombie-	Territoires	
				Britannique	1011101100	
		,	000\$			ACTIF:
						ACTIF.
0.000	0.074					Disponibilités:
85,200	3,074	4,218	41,138	25,663	3,038	Encaisse, dépôts et placements à court terme
433,779	89,393	35,669	148,870	117,871	5,603	Comptes clients
34,713	6,864	5,358	19,708	13,042	404	Charges payées d'avance
54,169	5,638	3,335	21,576	18,064	826	Matériaux, fournitures et autres disponibilités
607,861	104,970	48,580	231,292	174,641	9,870	Total, disponibilités
						Immobilisations – Coût original (entreprise de transport):
232,814	33,616	14,942	117,819	32,268	4,532	Terrains et bâtiments
53,889	8,348	5,081	34,272	8,183	1,036	Moins amortissement cumulé
,627,000	248,218	99,744	611,081	321,312	13,470	Matériel productif – camions, tracteurs, remorques
,033,778	153,926	56,770	372,437	191,188	8,657	Moins amortissement cumulé
178,068	32,094	7,331	70,400	27,840	978	Autre matériel et biens d'exploitation
113,791	20,000	4,398	45,433	17,758	664	Moins amortissement cumulé
41,024	3,299	1,297	21,534	11,570	945	Immobilisations – Coût original (autres que pour l'entreprise de transport)
17,099	1,726	565	12,169	4,539	454	Moins amortissement cumulé
192,347	31,606	5,143	100,657	49,484	498	Autres éléments d'actif (actifs incor- porels, placements, frais différés)
,660,557	269,803	110,224	688,474	395,446	19,482	Total de l'actif
						PASSIF:
						Passif à court terme:
127,325	22,727	13,174	41,066	28,166	1,021	Emprunts bancaires
309,298	78,629	22,439	103,537	81,002	4,091	Comptes fournisseurs
171,574	21,394	12,791	46,132	59,655	1,877	Dettes à court terme (y compris portion
						actuelle de l'impôt sur le revenu report
608,196	122,749	48,404	190,735	168,823	6,989	Total du passif à court terme
						Dettes à long terme:
47,448	5,381	4,041	26,564	5,326	1,047	Hypothèques
252,808	36,266	13,231	92,114	37,944	791	Emprunts sur le matériel
21,918	4,969	1,231	13,789	18,388	_	Location-acquisition
55,801	16,240	2,847	31,516	11,326	40	Impôts reportés
260,552 638,526	23,423 86,279	6,699 28,049	73,857 237,841	40,960 113,944	1,056 2,933	Autres emprunts Total, dettes à long terme
,246,722	209,028	76,453	428,575	282,767	9,922	Total du passif
,,,	200,020	7.5,100	,	,	-,-	AVOIR des propriétaires:
43,931	9,302	1,003	51,084	2,570	7	Capital-actions – actions privilégiées
51,164	8,296	2,979	34,910	4,293	164	Capital-actions – actions ordinaires
307,577	43,132	29,756	170,679	97,528	8,669	Bénéfices non répartis
11,162	46	33	3,226	8,280	719	Autre excédent
413,835	60,775	33,771	259,898	112,679	9,559	Total de l'avoir des propriétaires
,660,557	269,803	110,224	688,474	395,446	19,482	TOTAL DU PASSIF ET AVOIR DES PROPRIÉTAIRES

1 Données inclues au Nouveau-Brunswick. Note: Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

Table 2.10

Motor Carriers of Freight, 1992: Fuel Consumption and Cost by Province and Territory of Domicile, For-hire Carriers

Tableau 2.10

Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui

	Carriers Reporting	Fuel Consumed	Total Cost ¹	Average Cost per Litre
	Transporteurs déclarants	Carburant consommé	Coût total ¹	Coût moyen par litre
	No Nbre	Litres	\$	\$
		'000	,000	
Newfoundland – Terre-Neuve Prince Edward Island² – Île-du-Prince-Édouard²	13	6 798	3,262	.48
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	36	34 755	15,115	.43
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	60	67 483	30,029	.44
Quebec - Québec	349	374 445	157,655	.42
Ontario	456	638 722	263,783	.41
Manitoba	47	136 866	57,138	.42
Saskatchewan	61	6 8 078	27,756	.41
Alberta	206	236 508	94,654	.40
British Columbia - Colombie-Britannique	224	116 810	51,993	.45
Territories - Territoires	8	8 896	3,562	.40
CANADA ³	1,460	1 689 360	704,946	.42

Includes fuel tax. - Taxe sur le carburant comprise.

Table 2.11

Motor Carriers of Freight, 1992: Number of Carriers and Originating Transportation Revenues by Area of operation, For-hire Carriers

Tableau 2.11

Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Le nombre de transporteurs routiers et les recettes tirées du transport selon la provenance par région d'activité, camionnage pour compte d'autrui

Area of Operation	Number of Carriers	Transportation Revenues
Région d'activité	Nombre de transporteurs	Recettes tirées du transport
	Number - Nombre	\$'000
Newfoundland - Terre-Neuve	95	60,935
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	111	22,527
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	197	202,296
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	242	340,358
Quebec - Québec	698	1,550,291
Ontario	770	2,798,003
Manitoba	235	303,533
Saskatchewan	272	309,762
Alberta	441	932,381
British Columbia - Colombie-Britannique	456	1,018,289
Yukon	40	34,290
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	31	15,663
United States/Other - États-Unis/autre	558	704,550

Data included in New Brunswick. - Données inclues au Nouveau-Brunswick.

³ Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Chapter III

Motor Carriers of Freight Quarterly Survey, 1993

Chapitre III

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1993

The Motor Carriers of Freight Quarterly Survey provides timely data on the economic performance of the for-hire trucking industry. The survey is based on a sample covering all for-hire trucking carriers with annual gross operating revenues of \$1 million or more¹.

This chapter, which contains annual totals based on the four 1993 quarterly surveys, is divided into two sections:

Section 1 contains 1993 data for all for-hire trucking carriers earning \$1 million or more annually.

Section 2 describes the 1993 results for carriers earning \$25 million or more in annual operating revenues, and compares them with data for smaller carriers. For example, the 49 "large" carriers comprised only 3% of the total number of firms covered by the survey, yet they accounted for 34% of the total operating revenues.

Section 1 - All Carriers

The operating ratio (index of operating efficiency calculated by dividing operating expenses by operating revenues) improved from 0.98 in 1990 to 0.96 in 1992 and 1993. Yukon companies experienced the largest change throughout 1993 due to weakness in the resources sector of the territory's economy.

The operating ratio for Canadian carriers improved during Quarter 3 of 1993 (0.93), after dropping steadily from 0.98 in the first quarter. It climbed, however, to 0.96 in the fourth quarter. This is due in part to the seasonal fluctuations of various segments of trucking, notably household goods movers who generally experience a peak in activity during the third quarter, July - September (Figure 3.1 on the following page).

Operating revenues for all carriers totalled \$8.9 billion in 1993, a marked improvement over previous years (Table 3.1). Revenues increased steadily between 1991 and 1993, after experiencing a drop between 1990 and 1991. Total operating expenses also have increased steadily since 1991, reaching \$8.6 billion in 1993. Salaries and wages, at \$2.5 billion, represents a decrease of 4% from 1992. The 1993 owner operator cost represents an increase of approximately \$206 million (10%) from 1992.

Total distance travelled increased by 12% between 1992 and 1993 after a slight drop between 1991 and 1992. Distance travelled by company drivers and by owner operators increased at roughly the same rate.

L'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises fournit des données actuelles sur le rendement des entreprises de camionnage pour compte d'autrui. L'enquête utilise un échantillon de tous les transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes d'exploitation annuelles brutes sont de 1 million de dollars ou plus¹.

Ce chapitre, qui présente les totaux annuels basés sur les quatre enquêtes trimestrielles de 1993, contient deux parties :

La **partie 1** contient les données de 1993 de toutes les entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui gagnent 1 million de dollars ou plus par année.

La partie 2 présente les résultats de 1993 des transporteurs dont les recettes d'exploitation annuelles sont de 25 millions de dollars ou plus, et elle fait une comparaison avec les données pour les petits transporteurs. Ainsi, les 49 «grands» transporteurs ne représentent que 3 % du nombre total d'entreprises enquêtées, mais comptent pour 49 % du total des recettes d'exploitation.

Partie 1 - Ensemble des transporteurs

Le ratio d'exploitation (indice de rentabilité obtenu en divisant les dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation) s'améliore, passant de 0,98 en 1990 à 0,96 en 1992 et 1993. Les entreprises située au Yukon ont connu le plus grand changement pendant l'anneé 1993 à cause de la faiblesse dans le secteur des ressources dans ce territoire.

Le ratio d'exploitation des transporteurs canadiens s'améliore au troisième trimestre de 1993 (0,93), après être tombé de façon soutenue depuis le premier trimestre (0,98). Il devait toutefois remonter à 0,96 au quatrième trimestre. Ceci s'explique en partie par les fluctuations saisonnières des différents segments de cette branche d'activité, notamment les déménageurs, qui enregistrent en général un sommet d'activité au troisième trimestre, juillet-septembre (figure 3.1 à voir sur la page suivante).

Les recettes d'exploitation de tous les transporteurs totalisent 8,9 milliards de dollars en 1993, ce qui constitue une amélioration notable par rapport aux années précédentes (tableau 3.1). Les recettes ont augmenté de façon soutenue de 1991 à 1993, après avoir baissé entre 1990 et 1991. Le total des dépenses d'exploitation s'est accru, lui aussi, de façon soutenue après 1991 et atteint 8,6 milliards de dollars en 1993. Les salaires et traitements atteignent 2,5 milliards de dollars en 1993, une diminution de 4 % par rapport à 1992. Les coûts des chauffeurs contractants en 1993 sont en hausse de 206 millions de dollars (10 %) par rapport à 1992.

La distance totale parcourue augmente de 12 % de 1992 à 1993, après une légère diminution de 1991 à 1992. La distance parcourue par les chauffeurs des compagnies et par les chauffeurs contractants s'est accrue à peu près au même rythme.

For further information describing the sample design, collection and estimation methodology, please refer to Chapter 7 – Methodology and Data Quality.

¹ Pour plus de renseignements sur le plan d'échantillonnage, les méthodes de collecte et d'estimation, voir le Chapitre 7 – Méthodes et qualité des données.

Figure 3.1

Figure 3.1

Motor Carriers of Freight, Operating Ratios, 1990-1993

Transporteurs routiers de marchandises, Ratio d'exploitation, 1990-1993

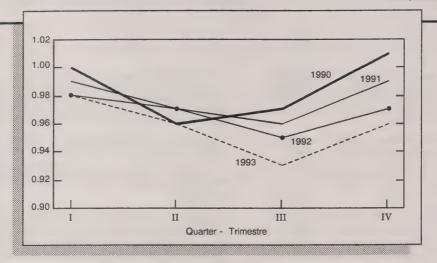


Table 3.1 Motor Carriers of Freight, All Carriers, Summary Statistics, 1990 – 1993

Tableau 3.1

Transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui, Tous les transporteurs, Données sommaires, 1990 – 1993

						Quarter - 1993				
·	1990	1991	1992	1993	1	11	111	IV		
Revenues (\$ billions) – Recettes (\$ milliards)	8,370	7,233	8,363	8,950	2,131	2,230	2,309	2,279		
Expenses (\$ billions) – Dépenses (\$ milliards)	8,177	7,051	8,073	8,564	2,084	2,139	2,158	2,179		
Operating ratio Ratio d'exploitation	0.98	0.97	0.97	0.96	0.98	0.96	0.93	0.96		
Total Distance Travelled (millions km) – Total, distance parcourue	5,984	4,824	5,413	6,084	1,509	1,586	1,532	1,449		
 by company employees – par les employés de la société 	3,386	2,526	2,876	3,214	743	816	845	805		
- by owner operators par les chauffeurs-contractants	2,598	2,298	2,537	2,870	765	770	687	645		

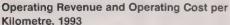
Figure 3.2

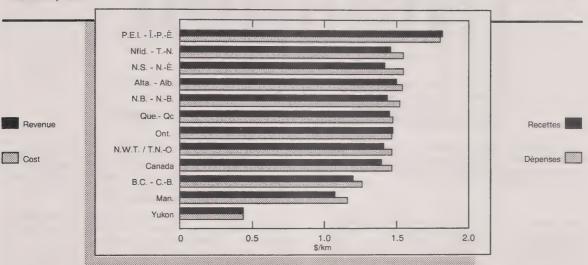
Comparing revenues and costs against the total distance travelled, firms based in Alberta and Prince Edward Island had the highest net revenue per kilometre with 13 cents and 11 cents respectively. (See Table 3.4). Firms domiciled in Newfoundland and the Northwest Territories showed a net loss of 2 and 1 cent per kilometre respectively. The weak economy in the territory contributed to the decline experienced by carriers in the Yukon to 44 cents per kilometre in 1993 from just over \$1.50 in 1992. The average net revenue per kilometre for Canadian domiciled carriers was 6 cents (Figure 3.2).

Si l'on compare les recettes et les coûts à la distance totale parcourue, on constate que les entreprises établies en Alberta et à l'Îledu-Prince-Édouard enregistrent les recettes nettes par kilomètre parcouru les plus élevées (13 cents et 11 cents, respectivement tableau 3.4). Les entreprises établies à Terre-Neuve et dans les Territoires du Nord-Ouest accusent respectivement une perte nette de 2 cents et de 1 cent par kilomètre parcouru. Une économie locale faible a contribué à la diminution des recettes moyennes par kiomètre des transporteurs du Yukon à 44 cents en 1993 par rapport à \$1,50 en 1992. Les recettes nettes moyennes par kilomètre parcouru pour les transporteurs installés au Canada sont de 6 cents (figure 3.2).

Figure 3.2

Recettes d'exploitation et dépenses par kilomètre, 1993





Carriers based in Newfoundland, British Columbia and Alberta showed the most improved operating ratios from 1992. At the same time, operating ratios for carriers domiciled in Yukon and Nova Scotia showed a deterioration between 1992 and 1993. Figure 3.3 (on the following page) shows that Newfoundland's operating ratio improved from 1.07 in 1992 to 1.01 in 1993, while trucking companies in the Yukon saw their operating ratios change from 0.76 in 1992 to 0.82 in 1993.

Section 2 - Large Carriers

Carriers with annual gross operating revenues of \$25 million or more accounted for over one-third of the total revenues of motor carriers of freight in 1993 (see Table 3.5). These large carriers (3% of the estimated 1,577 carriers) were not as profitable as all other carriers, a difference which has widened over the past four years.

Salaries and wages constituted the largest single expense for both large and other carriers. Large carriers spent 34% of their expenses on salaries and wages in 1993, compared to 27% of other carriers' expenses. Compared to 1992, this represents a 3% drop for both carrier types. The next largest single expense was owner operators. Large carriers spent 27% of

Les entreprises établies à Terre-Neuve, en Colombie-Britannique et en Alberta enregistrent la plus forte amélioration des ratios d'exploitation par rapport à 1992. Par contre, on observe un ralentissement, de 1992 à 1993, dans le cas des entreprises établies au Yukon et en Nouvelle-Écosse. On peut constater, à la figure 3.3, (à voir sur la page suivante) que le ratio d'exploitation de Terre-Neuve est passé de 1,07 en 1992 à 1,01 en 1993, et celui des entreprises de camionnage du Yukon, de 0,76 en 1992 à 0,82 en 1993.

Partie 2 - Grandes entreprises

Les transporteurs dont les recettes d'exploitation brutes sont de 25 millions de dollars ou plus comptent pour plus du tiers des recettes totales des transporteurs routiers de marchandises en 1993 (tableau 3.5). Ces entreprises (3 % du nombre estimatif de 1 577 entreprises) n'ont pas été aussi rentables que tous les autres transporteurs, et cet écart s'est accru au cours des quatre dernières années.

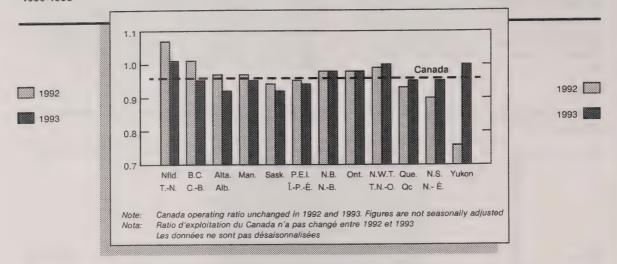
Les salaires et traitements sont le principal poste des dépenses, tant pour les grands transporteurs que pour les autres. Les grands transporteurs ont consacré 34 % de leurs dépenses aux traitements et salaires en 1993, comparativement à 27 % pour les autres transporteurs. Pour rapport à 1992, ceci représente une baisse de 3 % chez les deux types de transporteurs. Le deuxième poste des dépenses

Figure 3.3

Motor Carriers of Freight, Operating Ratios, 1990-1993

Figure 3.3

Transporteurs routiers de marchandises, Ratio d'exploitation, 1990-1993



total expenses on owner operators compared to 24% of expenses for other carriers. Compared to 1992, large carriers increased their expenses on owner operators by 3% while the other carriers' expenses remained static.

Large carriers racked up 1.9 billion kilometres in 1993 (an average of 38 million kilometres per carrier, 183,000 kilometres more per carrier than in 1992). Overall, large carriers used owner operators more than company drivers. Owner operators drove 58% of the total distance travelled in 1993, compared to 53% of the distance in 1992.

est celui des chauffeurs contractants. Les grands transporteurs ont consacré 27 % du total de leurs dépenses pour ces derniers, comparativement à 24 % dans le cas des autres transporteurs. En comparaison de 1992, les grands transporteurs ont augmenté leurs dépenses pour les chauffeurs contractants de 3 % alors que les autres transporteurs ce poste de dépenses est demeuré stable.

Les grands transporteurs ont parcouru 1,9 milliard de kilomètres en 1993, ce qui constitue une moyenne de 38 millions de kilomètres par transporteur, ou 183 000 kilomètres de plus par transporteur qu'en 1992. Au total, les grands transporteurs ont davantage utilisé les chauffeurs contractants que les chauffeurs de la compagnie. Les chauffeurs contractants ont parcouru 58 % de la distance totale en 1993, contre 53 % en 1992.

Table 3.2
Large Carriers Compared With All Other Carriers*, 1990 – 1993

Tableau 3.2

Grands transporteurs par rapport à tous les autres transporteurs*, 1990 – 1993

	1990	1991	1992	1993
		\$millions		
Revenues – Recettes				
Large Carriers - Grands transporteurs	3,203	3,104	3,048	3,037
All Other Carriers - Tous les autres transporteurs	5,167	4,129	5,314	5,913
Expenses – Dépenses				
Large Carriers - Grands transporteurs	3,167	3,102	3,043	3,026
All Other Carriers - Tous les autres transporteurs	5,010	3,949	5,030	5,534
Operating ratio - Ratio d'exploitation				
Large Carriers - Grands transporteurs	0.99	1.00	1.00	1.00
All Other Carriers - Tous les autres transporteurs	0.97	0.98	0.95	0.94

Large carriers have annual gross operating revenues of \$25 million or more; all other carriers have annual gross operating revenues of between \$1 million and \$25 million. – Les grands transporteurs génèrent des recettes d'exploitation annuelles brutes de \$25 millions ou plus, et tous les autres transporteurs, des recettes variant entre \$1 million et \$25 millions.

The operating ratio for large carriers changed little between 1992 (1.00) and 1993. For general freight carriers, the operating ratio improved slightly between quarter one (1.02) and quarter four (0.99), while for specialized carriers, the operating ratio improved from 1.01 to 0.99 between the first and second quarters and then began a steady decline to 1.00 in the fourth quarter. Compared to other carriers, the operating ratio of large carriers, while stable between 1990 to 1993 (0.99 to 1.00), indicates that large carriers were less successful than other carriers whose operating ratio steadily declined from 0.97 in 1990 to 0.94 in 1993 (See Table 3.2).

For further information describing the sample design, collection and estimation methodology, please refer to Chapter 7 - Methodology and Data Quality.

Le ratio d'exploitation des grands transporteurs n'a guère varié de 1992 (1,00) à 1993. Les transporteurs de marchandises générales enregistrent une légère amélioration du ratio d'exploitation entre le premier (1,02) et le quatrième trimestre (0,99), tandis que dans le cas des transporteurs spécialisés, ce ratio s'est amélioré pour passer de 1,01 à 0,99 entre le premier et le troisième trimestre, avant de baisser de façon soutenue pour tomber à 1,00 au quatrième trimestre. Par rapport aux autres transporteurs, le ratio d'exploitation des grands transporteurs, tout en demeurant stable de 1990 à 1993 (0,99 à 1,00), signifie que les grands transporteurs ont moins bien réussi que les autres transporteurs, dont le ratio d'exploitation a baissé de façon soutenue pour passer de 0,97 en 1990 à 0,94 en 1993 (Voir tableau 3.2).

Pour plus de renseignements sur le plan de sondage, les méthodes de collecte et d'estimation, voir le chapitre 7 - Méthodes et qualité des données.

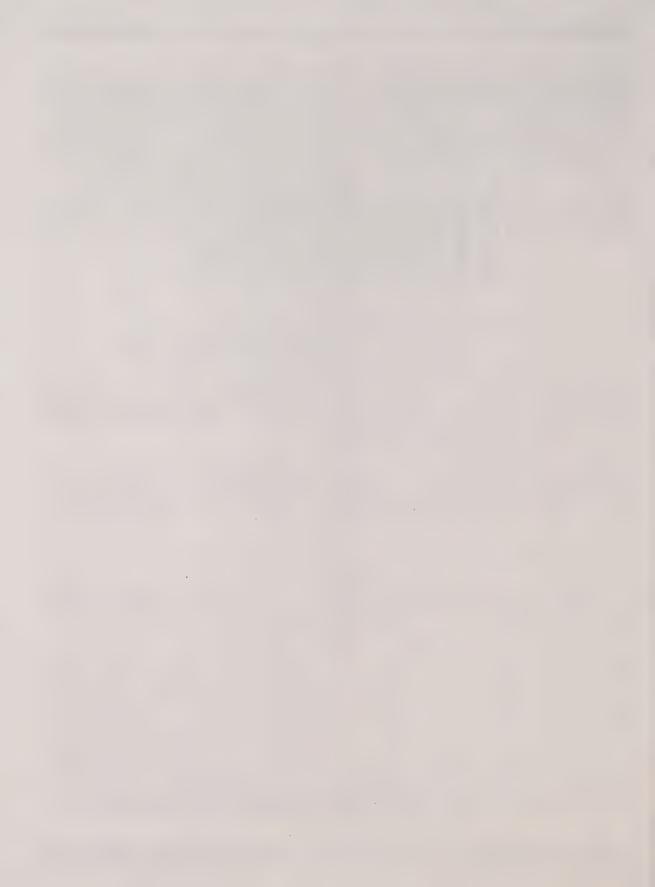


Table 3.3 Motor Carrier Freight Quarterly Survey, All Carriers, Summary Tabulations, 1993

Tableau 3.3
Enquête trimestrielle sur tous les transporteurs de marchandises, Totalisations sommaires, 1993

		Q	uarter - Trimes	tre	
	First	Second	Third	Fourth	
	Premier	Deuxième	Troisième	Quatrième	Total
No. of Carriers Represented – Nombre de					
transporteurs représentes	1,577	1,558	1,487	1,474	-
			\$'000,000		
Total Operating Revenues – Total, recettes d'exploitation	2,131.4	2,229.9	2,309.1	2,279.3	8,949.7
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation					
Salaries and wages – Rémunération (y compris les advantages sociaux)	607.6	627.2	644.4	643.2	2,522.4
Fuel expenses (excluding fuel used by owner operators) – Carburant (exclusion faite du carburant utilisé par les chauffeurs-contractants)	166.3	162.3	172.2	182.6	683.4
Owner operator expenses (including fuel supplied) – Dépenses des chauffeurs-contractants (y compris le carburant fournit)	542.3	579.4	538.0	479.3	2,139.0
Other purchased transportation – Autres achats liés au transport de marchandises	173.8	177.2	212.4	252.8	816.2
Other expenses – Autres dépenses	593.9	593.0	591.3	620.8	2,399.0
Total Operating Expenses – Total, dépenses d'exploitation	2,083.9	2,139.1	2,158.3	2,178.7	8,560.0
Situation of the state of the s			'000 000km		
Distance Travelled – Distance parcourue					
by company employees – par les employés de la société	743.3	815.7	844.5	804.5	3,208.0
by owner operators – par les chauffeurs contractants	765.5	770.3	687.2	644.5	2,867.5
Total distance travelled – Total, distance parcourue	1,508.8	1,586.0	1,531.7	1,449.0	6,075.5
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.98	0.96	0.93	0.96	0.96

Table 3.4
Revenues and Expenses By Province and Territory of Domicile, All Carriers, 1993

		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Que.	0-4	A4
Province or Territory of Domicile		TN.	î.P.É.	N.É.	NB.	Qc.	Ont.	Mar
Estimated Number of Carriers		21	5	42	56	389	442	5
				\$'	000,000			
Total Operating Revenues	0 - 1	40.77		00.4	1000	440.4	707.5	450
	Quarter 1 Quarter 2	12.7 14.0	2.6 3.0	39.4 45.4	132.3 150.6	443.4 469.0	767.5 790.4	152. 163.
	Quarter 3	16.2	2.8	51.9	144.4	465.0	806.9	165.
	Quarter 4	12.8	3.0	46.7	154.1	468.7	777.9	176.
	Total	55.7	11.4	183.4	581.4	1,846.1	3,142.7	658.
Total Operating Expenses								
otal Operating Expenses	Quarter 1	14.1	2.5	38.9	128.2	434.0	762.7	148.
	Quarter 2	14.1	2.8	44.3	146.9	443.9	774.2	152.
	Quarter 3	14.7	2.5	46.4	137.5	425.8	785.5	157.
	Quarter 4 Total	13.5 56.4	2.9 10.7	44.0 173.6	154.9 567.5	445.6 1,749.3	761.7 3,084.1	168. 627.
perating Ratio								
	Quarter 1	1.11	0.96	0.99	0.97	0.98	0.99	0.9
	Quarter 2	1.01	0.93	0.98	0.98	0.95	0.98	0.9
	Quarter 3 Quarter 4	0.91	0.89 0.97	0.89 0.94	0.95 1.01	0.92 0.95	0.97 0.98	0.9
	Total	1.05 1.01	0.94	0.95	0.98	0.95	0.98	0.9
otal Distance Travelled ('000 000km)	Quarter 1	7.5	1.5	25.9	111.9	284.7	527.2	123.
(Quarter 2	9.1	1.4	33.4	97.8	342.8	507.1	139.
	Quarter 3	7.9	1.3	29.2	82.1	303.8	581.5	126.
	Quarter 4 Total	6.5 31.0	1.9 6.1	30.2 118.7	85.5 377.3	279.4 1,210.7	508.0 2,123.8	133. 521 .
tevenue per Km. (\$/km)	Quarter 1	1.69	1.73	1.52	1.18	1.56	1.46	1.2
(4/111)	Quarter 2	1.54	2.14	1.36	1.54	1.37	1.56	1.1
	Quarter 3	2.05	2.15	1.78	1.76	1.53	1.39	1.3
	Quarter 4	1.97	1.58	1.55	1.80	1.68	1.53	1.3
	Total	1.80	1.87	1.55	1.54	1.52	1.48	1.2
costs per Km.								
(\$/km)	Quarter 1	1.88	1.67	1.50	1.15	1.52	1.45	1.2
	Quarter 2	1.55	2.00	1.33	1.50	1.29	1.53	1.1
	Quarter 3 Quarter 4	1.86 2.08	1.92 1.53	1.59 1.46	1.67 1.81	1.40 1.59	1.35 1.50	1.2
	Total	1.82	1.75	1.46	1.50	1.44	1.45	1.2
int Payonua par Km								
let Revenue per Km. (\$/km)	Quarter 1	-0.19	0.07	0.02	0.04	0.03	0.01	0.0
(4/11/1)	Quarter 2	-0.19	0.07	0.02	0.04	0.03	0.03	0.0
	Quarter 3	0.19	0.23	0.19	0.08	0.13	0.04	0.0
	Quarter 4	-0.11	0.05	0.09	-0.01	0.08	0.03	0.0
	Total	-0.02	0.11	0.08	0.04	0.08	0.03	0.0

Tableau 3.4 Recettes et dépenses selon la province ou le territoire de domicile, tous les transporteurs de marchandises,

Sask.	Alta. sask.		Yukon	N.W.T.	Total		Province ou territoire de domicile
	Alb.	. CB.	TUNOTI	T.NO.	I Otal		Province ou territoire de domicil
68	237	254	3	7	1,577		Nombre estimatif de
00	207	204	3	,	1,577		transporteurs
			000,000				
							Total, recettes d'exploitation
56.6	302.2	211.2	1.0	5.2	2,127.0	Trimestre 1	
67.8	313.9	204.8	1.6	5.8	2,229.8	Trimestre 2	
68.2	348.0	232.7	0.7	6.6	2,308.8	Trimestre 3	
72.7	336.5	224.3	0.6	5.2	2,279.3	Trimestre 4	
265.3	1,300.6	873.0	3.9	22.8	8,944.9	Total	
							Total, dépenses d'exploitation
54.8	282.7	211.9	1.3	5.2	2,084.4	Trimestre 1	
62.6	296.8	193.8	1.4	5.8	2,139.4	Trimestre 2	
60.1	308.1	212.7	0.6	6.2	2,158.0	Trimestre 3	
67.0	304.9	209.6	0.6	5.7	2,179.2	Trimestre 4	
244.5	1,192.5	828.0	3.9	22.9	8,561.0	Total	
0.07	0.04	1.00	4.00	1.00	0.00	Trimontus d	Ratio d'exploitation
0.97	0.94	1.00	1.30	1.00	0.98	Trimestre 1	
0.92	0.95	0.95	0.88	1.00	0.96	Trimestre 2	
0.88	0.89	0.91	0.86	0.94	0.93	Trimestre 3	
0.92	0.91	0.93	1.00	1.10	0.96	Trimestre 4	
0.92	0.92	0.95	1.00	1.00	0.96	Total	
							Total, distance parcourue
55.1	210.2	156.0	2.3	3.4	1,508.7	Trimestre 1	('000 000 km.)
66.1	208.2	174.9	2.3	3.7	1,586.0	Trimestre 2	
49.3	215.4	128.3	2.1	4.5	1,531.7	Trimestre 3	
58.0	206.5	133.6	2.1	3.9	1,449.0	Trimestre 4	
228.5	840.3	592.8	8.8	15.5	6,075.4	Total	
							Recettes par km.
1.03	1.44	1.35	0.43	1.53	1.41	Trimestre 1	(\$/km)
1.03	1.51	1.17	0.70	1.57	1.41	Trimestre 2	(4)
1.03	1.62	1.81	0.73	1.47	1.50	Trimestre 3	
1.25	1.63	1.68	0.29	1.33	1.57	Trimestre 4	
1.16	1.55	1.47	0.44	1.47	1.47	Total	
							Coûte nor km
					1.00	Trimontro 4	Coûts par km.
0.99	1.34	1.36	0.57	1.53	1.38	Trimestre 1 Trimestre 2	(\$/km)
0.95	1.43	1.11	0.61	1.57	1.35	Trimestre 2	
1.22	1.43	1.66	0.29	1.38	1.41	Trimestre 4	
1.16	1.48	1.57	0.29	1.46	1.50	Total	
1.07	1.42	1.40	0.44	1.48	1.41	Total	
							Recettes nettes par km.
0.03	0.09	0.00	-0.13	0.00	0.03	Trimestre 1	(\$/km)
0.08	0.08	0.06	0.09	0.00	0.06	Trimestre 2	
0.16	0.19	0.16	0.05	0.09	0.09	Trimestre 3	
	0			-0.13	0.07	Trimestre 4	
0.10	0.15	0.11	0.00	~0.13	0.07	Total	

Table 3.5 Motor Carrier Freight Quarterly Survey, Large Carriers, 1993, Summary Tabulations

		First Quarter			Second Quarter	
		Premier trimestre	•	1	Deuxième trimestr	e
	General Freight Carriers Marchan- dises générales	Specialized Freight Carriers Marchan- dises spécialisées	Total	General Freight Carriers Marchan- dises générales	Specialized Freight Carriers Marchan- dises spécialisées	Total
No. of Carriers ¹	33	18	51	31	18	49
			\$'000	,		
OPERATING REVENUES						
Total operating revenues	513,689	232,098	745,787	543,247	233,818	777,065
OPERATING EXPENSES						
- Salaries and wages	175,943	82,019	257,962	182,625	84,329	266,954
- Fuel (company drivers)	30,891	18,825	49,716	29,447	16,618	46,065
- Owner operator expenses	143,504	53,995	197,499	148,057	52,308	200,365
- Other purchased transportation	29,594	8,179	37,773	31,321	7,226	38,547
Total Transportation Expenses	379,932	163,018	542,950	391,450	160,481	551,931
Other expenses	141,938	71,620	213,558	146,419	70,066	216,485
Total operating expenses	521,870	234,638	756,508	537,869	230,547	768,416
DISTANCE TRAVELLED			'000s k	cm .		
- company drivers	129,013	88,027	217,040	127,598	61,411	189,009
- owner operators	227,090	63,733	290,823	207,914	40,341	248,255
Total distance travelled	356,103	151,760	507,863	335,512	101 752	437,264
OPERATING RATIO	1.016	1.011	1.014	0.990	0.986	0.989

The Number of Carriers for general freight and specialized freight have been revised going back to first quarter 1993. The new counts include only those companies that responded to the survey. Previously the number of carriers represented all large companies regardless of their having responded or not. The other data items have not changed as figures for missing companies were not imputed.

Tableau 3.5 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, grands transporteurs,1993, statistiques sommaires

	Third Quarter			Fourth Quarter			
	Troisième trimestr	e		Quatrième trimesti	'e		
General Freight Carriers Marchan- dises générales	Specialized Freight Carriers Marchan- dises spécialisées	Total	General Freight Carriers Marchan- dises générales	Specialized Freight Carriers Total Marchandises Spécialisées		Grand Total	
						.,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	
31	17	48	31	17	48	-	No. de transporteurs ¹
			\$'000				
							RECETTES D'EXPLOITATION
538,975	192,081	731,056	560,886	222,623	783,509	3,037,417	Total, recettes d'exploitation
							DÉPENSES D'EXPLOITATION
180,493	69,341	249,834	188,776	68,374	257,150	1,031,900	- Rémunération
29,018	13,966	42,984	31,528	11,440	42,968	181,733	 Carburant (chauffeurs de la société)
147,023	42,580	189,603	144,202	78,478	222,680	810,147	 Dépenses de chauffeurs contractants
31,659	6,156	37,815	37,182	11,135	48,317	162,452	- Autres achats liés au transpo
388,193	132,043	520,236	401,688	169,427	571,115	2,186,232	Total, dépenses des transports
144,216	58,754	202,970	153,065	54,076	207,141	840,154	Autres dépenses
532,409	190,797	723,206	554,753	223,503	778,256	3,026,386	Total, dépenses d'exploitation
							DISTANCE PARCOURUE
123,241	47,825	171,066	142,056	73,656	215,712	792,827	- Chauffeurs de la société
205,867	27,660	233,527	217,798	86,801	304,599	1,077,204	- Chauffeurs contractants
329,108	75,485	404,593	359,854	160,457	520,311	1,870,031	Total, distance parcourue
0.988	0.993	0.989	0.989	1.004	0.993	0.996	RATIO D'EXPLOITATION

Le nombre de transporteurs de marchandises générales et de marchandises spécialisés a été révisé depuis le premier trimestre de 1993. Le nombre de transporteurs comprent seulement les compagnies qui ont répondu à l'enquête. Précédemment le nombre de transporteurs représentaient tous les grands transporteurs qu'ils aient répondu ou non. Les autres données n'ont pas changé puisque les chiffres des compagnies manquantes n'ont pas été imputés.



Chapter IV

Commodity Origin and Destination Statistics – For-hire Trucking Activity

Chapitre IV

Camionnage pour compte d'autrui – Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises

Summary

The Canadian intercity¹ for-hire trucking industry showed little growth in 1992. While revenues were up slightly, the tonnage of freight transported distances greater than 24 km continued to decline slowly. Canada-based for-hire truckers earned \$6.7 billion from intercity freight movements in 1992. They performed almost 73 billion tonne-kilometres, up by 3% from 1991; note that this measure is dependent on the commodity mix as well as the distance travelled. On average, reight was travelling farther distances; the average distance per shipment increased from 661 km in 1990 to 672 km in 1992. The number of shipments dropped by 1.5 million or 5% compared to 1991. Trucking companies were earning, on average, more revenue per tonne-kilometre in 1992 than in the previous two years. The average revenue earned per shipment was also up compared to the previous two years.

In 1992, the Canadian economy was beginning to show signs of recovery; modest growth was reported in each quarter of the year with stronger increases observed in consumption, investment and exports. While the economy showed signs of a recovery, its momentum in Canada was less than in the U.S. and at year end output was still below pre-recession levels. Statistics Canada's Current Economic Observer² reported that total output continued to rise modestly in October, led by renewed growth in exports and steady gains in household spending. The output of goods remained sluggish; small gains in manufacturing were offset by renewed cutbacks in the primary and construction industries. Manufacturing production was driven higher by a relatively small number of industries;

Le secteur canadien du transport interurbain¹ de marchandises pour compte d'autrui a affiché une faible croissance en 1992. Les recettes ont légèrement progressé, mais le tonnage des marchandises transportées sur une distance de plus de 24 kilomètres a continué de régresser. Les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont généré \$6.7 milliards des mouvements interurbains de marchandises en 1992. Ils ont enregistré près de 73 milliards de tonneskilomètres, en hausse de 3 % par rapport à 1991, noter que cette mesure dépend en grande partie de la distribution des marchandises et de la distance parcouru. En fait, la distance moyenne par expédition s'est accrue pour passer de 661 kilomètres en 1990 à 672 kilomètres en 1992. Le nombre d'expéditions transportées a chuté de 1.5 million ou de 5 % par rapport à 1991. Les entreprises de camionnage ont généré en moyenne plus de recettes par tonne-kilomètre en 1992 qu'au cours des deux années précédentes. Les recettes moyennes par expédition ont également augmenté par rapport aux deux années précédentes.

En 1992, l'économie canadienne a commencé à montrer des signes de reprise. On a observé une modeste croissance pour chaque trimestre de l'année, ainsi qu'une augmentation accrue de la consommation, des investissements et des exportations. Malgré les signes de croissance, celle-ci a été moins rapide au Canada qu'aux États-Unis. À la fin de l'année, le niveau de production était toujours inférieur aux niveaux d'avant la récession. En effet, l'Observateur économique canadien² de Statistique Canada a révélé que la production globale a continué de progresser de façon modérée en octobre, sous l'effet d'un nouvel accroissement des exportations et de la hausse constante des dépenses des ménages. La production de secteur de la fabrication ont été atténués par de nouvelles réductions

Table 4.1

Summary of Canada-based Carriers' Domestic and International Traffic

Tableau 4.1		
		et international des
transporteurs	domiciliés au	Canada

	1990	1991	1992	% Variation 1992/1991	
				1992/1991	
Revenues (\$ 000,000)	6.750	6.580	6,720	2	Recettes (\$ 000,000)
Tonnes (000 000)	174.2	150.6	149.5	-2	Tonnes (000 000)
Tonne-km (000 000)	77 800	70 600	72 950	3	Tonnes-km (000 000)
Shipments (000,000)	29.9	29.1	27.6	-5	Livraisons (000,000)
Revenue per Tonne (\$)	833.72	864.99	925.76	7	Recettes par Tonne (\$)
Revenue per Tonne-km (\$)	3.77	3.96	4.44	12	Recettes par Tonne-km (\$)
Revenue per Shipment (\$)	225.38	226.23	243.24	7	Recettes par livraison (\$)
Weight per Shipment (kg)	5 817	5 178	5 410	5	Poids par livraison (kg)
Distance per Shipment (km)	661	664	672	1	Distance par livraison (km)

Sommaire

Intercity represents distances greater than 24 km.

² Canadian Economic Observer, Statistics Canada Catalogue 11-010, January 1993.

Le transport interurbain se fait sur une distance de plus de 24 km.

² Observateur économique canadien, Statistique Canada, nº 11-010 au catalogue, janvier 1993.

the pulp and paper, steel and lumber industries posted the only notable increases. Producers of most consumer and investment goods continued to cut back.

In 1992, more than 149 million tonnes of freight were moved distances greater than 24 km by Canada-based forhire trucking companies. The majority of this freight was moved within Canada; 87% of all shipments representing 123 million tonnes (82%) had both origin and destination in Canada. The rest of the shipments were almost equally divided between shipments originating in Canada destined for the United States and those originating in the United States destined for Canada. The proportion of revenues earned from domestic traffic has been declining steadily over the past two years. In 1992, 70% of the revenues earned were from domestic movements. This is down from 72% in 1991 and 74% in 1990. Of the revenues earned on international movements, the freight carried to the U.S. generated slightly more revenues than the freight hauled into Canada. However, the average revenue per tonne and average revenue per tonne-kilometre were almost double for movements originating in the U.S. than for the other direction. In contrast, the tonnage trucked to the United States by Canada-based carriers was almost one-and-three-quarters times as much tonnage as they hauled from the U.S. into

The universe of the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey is derived from the Motor Carriers of Freight Survey (see Chapter II). Canada-based for-hire trucking companies with annual intercity revenues of \$1 million or more make up the frame for this survey. In 1992, there were 13 fewer large carriers and 40 fewer medium-sized carriers in the survey frame than in 1991.

The continued restructuring of the trucking industry was apparent in 1992. Fewer in-scope3 companies suggest that the for-hire industry was contracting. Trucking companies

entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada. La majorité de ces marchandises ont été transportées à l'intérieur du Canada; les points d'origine et de destination de 87 % des expéditions représentant 123 millions de tonnes (82 %) étaient le Canada. Le reste des expéditions étaient presque équitablement réparties entre des expéditions en provenance du Canada et destinées aux États-Unis, et des expéditions en provenance des États-Unis et destinées au Canada. Le pourcentage de recettes tirées du trafic intérieur diminue continuellement depuis deux ans. En 1992, 70 % des recettes provenaient des mouvements intérieurs, en baisse par rapport à 72 % en 1991 et à 74 % en 1990. Quant aux recettes tirées des mouvements internationaux, les mouvements effectués vers les États-Unis ont rapporté un peu plus de recettes que les mouvements à destination du Canada. Cependant, les recettes moyennes par tonne et les recettes moyennes par tonne-kilomètre étaient presque deux fois supérieures pour les mouvements en provenance des États-Unis que dans l'autre direction. Par contre, le tonnage transporté vers les États-Unis par les transporteurs domiciliés au Canada était près de 1.75 fois plus élevé que le tonnage transporté des États-Unis vers le Canada.

au sein des industries de première transformation et de la construction.

Les industries des pâtes et papiers, de l'acier et du bois d'oeuvre sont

les seules à avoir affiché des gains importants. Les producteurs de la

plupart des biens de consommation et d'investissement ont continué

L'univers de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) est tiré de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (Chapitre II). Il englobe les entreprises de camionnage domiciliées au Canada qui génèrent des recettes annuelles de \$1 million ou plus du transport interurbain de marchandises. En 1992, l'univers comptait 13 grands transporteurs et 40 transporteurs de taille moyenne de moins qu'en 1991.

La restructuration du secteur du camionnage s'est poursuivie en Le nombre réduit d'entreprises admissibles3 indique une contraction du secteur du camionnage pour compte d'autrui. Les

Table 4.2 Summary of Canada-based Carriers' Domestic and International Traffic

Tableau 4.2 Sommaire du trafic intérieur et international des transporteurs domiciliés au Canada

	1990	1991	1992		
Farget Population	No. companies No. companie		No. companies	Population cible	
	No. compagnies	No. compagnies	No. compagnies		
Class I	126	131	118	Catégorie I	
Class II	893 1,019	862 99 3	822 940	Catégorie II Total	

Class I: annual intercity revenues over \$12 million.

recettes annuelles de plus de \$12 millions pour le transport interurbain de marchandises. Catégorie 1:

annual intercity revenues between \$1 and \$12 million. Class II:

recettes annuelles variant entre \$1 million et \$12 millions pour le transport interurbain de marchandises. Catégorie 2:

d'accuser des reculs. En 1992, plus de 149 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur des distances de plus de 24 kilomètres par les

Meeting the requirements to participate in the survey (i.e., having annual intercity revenues of \$1 million or more.)

Entreprises qui répondent aux exigences de participation à l'enquête (c.-à.-d. qui génèrent des recettes annuelles de \$1 million ou plus du transport interurbain).

continued to rationalize operations through mergers, consolidations and market withdrawals. The National Transportation Agency of Canada, in its annual report for 1992, reported that there were fewer bankruptcies in 1992. The For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey observed that 76 companies closed their doors between 1991 and 1992. In 1992, 897 companies (95%) were sampled out of the in-scope population of 940 companies.

Table 4.3
Size of the For-Hire Trucking Industry (Annual Operating Revenues Over \$1 million)

entreprises de camionnage continuent de rationaliser leurs opérations par des fusions, des groupements et des retraits du marché. Dans son rapport annuel pour 1992, l'Office national des transports du Canada a révélé que le nombre de faillites avait diminué en 1992. Selon l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 76 entreprises ont fermé leurs portes entre 1991 et 1992. En 1992, 897 entreprises (95 %) ont été sélectionnées parmi les 940 entreprises admissibles.

Taille du secteur du camionnage pour compte d'autrui (recettes d'exploitation annuelles de plus de \$1 million

Over \$1.0 million	1,350	1,427	1,460	Plus de \$1.0 millions
	No. compagnies	No. compagnies	No. compagnies	
arget Population	No. companies	No. companies	No. companies	Population cible
	1990	1991	1992	

Tableau 4.3

Source: Annual Motor Carriers of Freight Survey, Table 2.1 (page 25).

Source: Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, tableau 2.1 (page 25).

Roughly 70% of the companies offering for-hire trucking services, whose annual revenues were \$1 million or more, had intercity revenues also over \$1 million. In terms of freight revenues, the companies covered by the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey represented roughly 80% of the for-hire trucking industry with annual operating revenues over \$1 million (see Chapter II, table 2.1).

For information describing the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey, its methodology and the reliability of the estimates, refer to Chapter VII -- Survey Methodology and Data Limitations.

Domestic Traffic

The decline in domestic activity recorded in 1991 continued in 1992. The number of shipments dropped from 26.6 million in 1990 to 24.0 million in 1992, down 10%. Tonnage has also shown a decrease from 126.4 million tonnes in 1991 to 123.1 million tonnes in 1992, a drop of 3%. In 1990, over 149.3 million tonnes of freight were trucked domestically. Revenues generated from these movements remained stable, dropping very slightly from 1991 to 1992 to \$4.70 billion. In 1990, revenues had reached a high of almost \$5 billion; in 1991, the for-hire trucking companies earned \$4.73 billion in transportation revenues.

Table 4.4

Domestic traffic shows slight decline in 1992

Environ 70 % des entreprises qui offraient des services de camionnage pour compte d'autrui et dont les recettes annuelles totalisaient \$1 million ou plus ont enregistré des recettes du transport interurbain de plus de \$1 million. Quant aux recettes tirées du transport de marchandises, les entreprises que couvrait l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) représentaient environ 80 % du secteur du camionnage pour compte d'autrui avec les recettes d'exploitation annuelles de plus de \$1 million (voir Chapitre II, tableau 2.1).

Pour plus de renseignements sur l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), les méthodes et la fiabilité des estimations, voir le Chapitre VII intitulé «Méthodes d'enquête et limites des données».

Trafic intérieur

La diminution de l'activité intérieure s'est poursuivie de 1991 à 1992. Le nombre d'expéditions a chuté pour passer de 26.6 millions en 1990 à 24.0 millions en 1992, en baisse de 10 %. Le tonnage a également régressé, passant de 126.4 millions de tonnes en 1991 à 123.1 millions de tonnes en 1992, un recul de 3 %. En 1990, plus de 149.3 millions de tonnes de marchandises avaient été transportées par camion au Canada. Les recettes tirées de ces mouvements sont demeurées stables à \$4.70 milliards, n'accusant qu'une très légère baisse de 1991 à 1992. En 1990, les recettes avaient atteint le sommet de \$5 milliards, et en 1991, \$4.73 milliards.

Tableau 4.4 Le trafic intérieur accuse une légère baisse en 1992

	1990	1991	1992	% Variation 1992/1991	
Revenues (\$ 000,000) Tonnes (000 000) Tonne-km (000 000) Shipments (000,000) Revenue/Shipment (\$) Weight/Shipment (Kg)	4,976.2 149.3 54 700 26.6 186.99 5 611	4,730.2 126.4 47 700 25.7 184.28 4 927	4,703.1 123.1 47 700 24.0 195.64 5 121	-1 -3 0 -7 6 4	Recettes (\$ 000,000) Tonnes (000 000) Tonnes-km (000 000) Livraisons (000,000) Recettes/Livraison (\$) Poids/Livraison (kg)

On the other hand, the average revenue per shipment in 1992 was \$195.64 which was higher than in both 1991 (\$184.28) and 1990 (\$186.99). The average weight per shipment (5 121 kg) was also higher than in 1991 (4 927 kg) but still lower than the figure recorded in 1990 (5 611 kg).

Not surprisingly, the main population centres of Canada (CMA5) are often the origins and destinations of domestic trucking movements. In fact, movements originating in CMAs earned more revenues, represented more shipments and tonne-kilometres than movements originating from smaller centres. CMAs were also popular destinations. Almost half of all domestic traffic was trucked to a CMA. For details on traffic to/from each CMA, see tables 4.10 and 4.11.

Figure 4.1

Percentage of Domestic Activity Originating in/Destined for Census Metropolitan Areas, for Selected Estimates

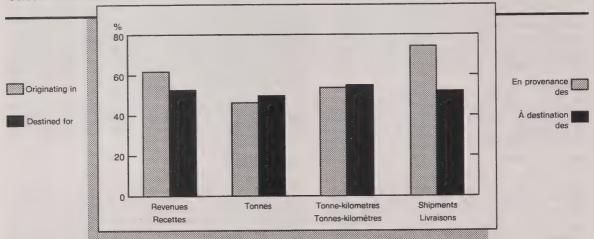
Par contre, les recettes moyennes par expédition ont totalisé \$195.64 en 1992, soit un niveau plus élevé qu'en 1991 (\$184.28) et qu'en 1990 (\$186.99). Le poids moyen d'une expédition (5,121 kilogrammes) était également supérieur en 1992 par rapport à 1991 (4,927 kilogrammes), mais inférieur au poids enregistré en 1990 (5,611 kilogrammes).

Il n'est pas surprenant de constater que les principales agglomérations du Canada (RMR5) sont souvent les points d'origine et de destination des mouvements effectués au Canada. En fait, les mouvements en provenance des RMR ont généré plus de recettes et ont représenté plus d'expéditions et de tonnes-kilomètres que les mouvements en provenance de plus petites agglomérations. Les RMR étaient également des points de destination populaires. Près de la moitié du trafic intérieur était acheminé vers une RMR. Pour plus de renseignements sur chaque RMR, voir les tableaux 4.10 et 4.11.

RMR au Canada.

Figure 4.1

Proportion des expéditions intérieurs en provenance et à destination des régions métropolitaines de recensement pour certaines estimations



Regional Overview

The majority of the freight trucked in Canada remained within the region in which it originated. In 1992, intra-regional traffic represented 73% of shipments (73% in 1991 and 74% in 1990), 84% of tonnage, but only 58% of revenues generated from domestic movements. The proportions observed in 1992 are consistent with those observed over the past couple of years.

For total domestic traffic, the average weight per shipment for intra-regional shipments reached almost six tonnes versus three tonnes for inter-regional shipments. In all regions, with the exception of the Atlantic region, the average weight per shipment for intra-regional movements was more than for interregional shipments.

Aperçu régional

La majorité des marchandises transportées par camion au Canada demeurent à l'intérieur de la région d'où elles proviennent. En 1992, le trafic intrarégional a figuré pour 73 % des expéditions (73 % en 1991 et 74 % en 1990), 84 % du tonnage, mais 58 % seulement des recettes générées par les mouvements intérieurs. Les pourcentages inscrits en 1992 sont comparables à ceux observés au cours des deux dernières années.

Quant au trafic intérieur, le poids moyen d'une expédition intrarégionale a atteint presque six tonnes contre trois tonnes pour les expéditions interrégionales. Dans toutes les régions, sauf celle de l'Atlantique, le poids moyen d'une expédition intrarégionale était supérieur à celui d'une expédition interrégionale.

CMA Census Metropolitan Area is defined as the main labour market area of an urbanized core having 100,000 or more inhabitants based on the 1986 Census. There are 24 CMAs defined in Canada.

La région métropolitaine de recensement (RMR) est la principale zone du marché du travail d'un noyau urbanisé comptant 100,000 habitants ou plus, d'après les chiffres du recensement de 1986. On compte 24

Figure 4.2

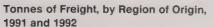
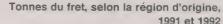
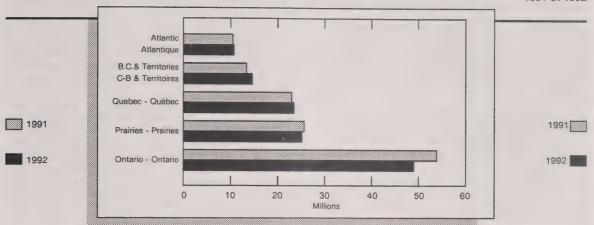


Figure 4.2





Atlantic Region

In 1992, the Atlantic region showed gains in the volume of freight originating from this region. Almost 11 million tonnes of freight originated from the Atlantic region in 1992. With the volume of freight up by 5% compared to 1991, the Atlantic region's share of freight increased by almost 2 percentage points to account for almost 10% of all the domestic freight trucked in Canada. Roughly 2 million shipments originated from the Atlantic region, up 18% compared to 1991. The revenues generated from these movements, \$348 million, also increased from 1991 up by 9%. Most of the growth was attributed to a strengthening economy in New Brunswick which recovered to pre-recession levels⁶.

Région de l'Atlantique

En 1992, la région de l'Atlantique a affiché des gains quant au volume de marchandises en provenance de cette région. En effet, près de 11 millions de tonnes de marchandises provenaient de la région de l'Atlantique en 1992. Avec un volume de 5 % supérieur à celui de 1991, la part des marchandises de la région de l'Atlantique a augmenté de près de deux points pour représenter presque 10 % de tout le fret intérieur transporté au Canada. Environ 2 millions d'expéditions provenaient de la région de l'Atlantique, un gain de 18 % par rapport à 1991. Les recettes générées par ces mouvements, soit \$348 millions, se sont accrues de 9 % par rapport à 1991. La croissance était en plus grande partie attribuable à la reprise de l'économie au Nouveau-Brunswick, qui est retournée aux niveaux d'avant la récession⁶.

Table 4.5
Provincial Shares of Atlantic Traffic

Tableau 4.5

Parts des provinces au titre du trafic de la région de l'Atlantique

	Revenues	% of Region	Tonnes	% of Region	Tonne-km	% of Region	Shipments (000 000)	% of Region	Origine	
Origin	Recettes (\$000 000)	% de la région	Tonnes (000 000)	% de la région	Tonnes-km (000 000)	% de la région	Livraisons (000 000)	% de la région	Origino	
New Brunswick	169.6	49	6.3	58	1 808.4	50	0.8	48	Nouveau-Brunswick	
Nova Scotia	127.0	36	3.5	33	1 134.5	31	0.7	41	Nouvelle-Écosse	
Newfoundland	28.1	8	0.5	5	317	9	0.1	8	Terre-Neuve	
Prince Edward Islan		7	0.5	5	388.6	11	0.1	3	Île-du-Prince- Édouard	
Atlantic Provinces	s 348.4	100	10.8	100	3 648.5	100	1.7	100	Provinces de l'Atlantique	

⁶ Provincial Gross Domestic Product by Industry, 1984-1992, Statistics Canada Catalogue 15-203 (October 1993).

⁶ Produit intérieur brut provincial par industrie, 1984-1992. Statistique Canada, nº 15-203 au catalogue, octobre 1993.

The Atlantic region showed the highest concentrations in intra-regional traffic of all regions across the country. Its intra-regional share was 89% for tonnage, 76% for revenues and 89% for shipments. This is partly due to the industries prevalent in the Atlantic provinces. For instance, Petroleum and Coal Products made up the largest portion (16%) of intra-regional tonnage (1.5 million tonnes) although the tonnage of trucked intra-regionally dropped (-6%) from 1.6 million tonnes in 1991. Crude Wood Materials represented the second highest proportion of tonnage trucked intra-regionally, with 1.4 million tonnes, reflecting the strength of the forest products industry in the Atlantic region (See Table 4.9.)

Only 10% of the region's domestic tonnage moved interregionally, while 1.2 million tonnes of freight were trucked out of the area. These figures showed little change from 1991 levels. For the largest part, Quebec was the destination for the inter-regional freight from the Atlantic region. Quebec received 771 000 tonnes (13%) of the Atlantic region's freight, and Ontario received 7%. Wood Fabricated Materials represented the highest volume of freight moving out of the Atlantic region, with 216 000 tonnes. The Wood Fabricated Materials originating from the Atlantic region went mainly to Quebec (133 000 tonnes) and to Ontario (82 000 tonnes).

As a destination, the Atlantic region received 1.9 million tonnes of freight from other Canadian regions. The largest portions of freight were trucked from Quebec (1 million tonnes) and Ontario (839 000 tonnes). Mainly Petroleum and Coal Products and Crude Wood Materials from Quebec and Other Foods, Food Materials and Food Preparations from Ontario.

Focusing attention on the major population centres in the Atlantic region, a large portion of freight originating in the region began its journey from the major population centres of the provinces. (See Table 4.7.) In Newfoundland, 32% of the tonnage originating from the province started from St. John's. In Nova Scotia, Halifax was the origin for half of the freight. In New Brunswick, Saint John accounted for 16% of the originating tonnage. Over half of the freight moving in Newfoundland (56%) was trucked to St. John's. In Nova Scotia, roughly a third of the freight was trucked to Halifax and in New Brunswick, almost 40% of the tonnage went to Saint John.

Quebec

Quebec's economy was just beginning to emerge from the recession in 1992. The For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey observed minor declines in the volumes of freight (-4%) and shipments (-5%) originating from the province in 1992. About one-fifth (23.4 million tonnes) of the country's freight originated in Quebec. The revenues earned from domestic truck movements that originated in the province were consistent with 1991, reaching \$979 million in 1992. The share of tonnage originating in the province showed an increase of 3 percentage points compared to 1991. Despite the volume being down from 1991, the 5 million shipments originating from Quebec, increased Quebec's share of the total domestic shipments by a percentage point.

Three-quarters of the domestic freight originating from Quebec stayed in Quebec. This was the lowest proportion of intra-regional tonnage of all the regions. The intra-regional tonnage reached 17.4 million tonnes in 1992, marginally higher than in 1991. Crude Wood Materials registered 2.5 million tonnes, almost 15% of the total intra-regional tonnage. In 1991, 2.2 million tonnes of Crude Wood Materials were

La région de l'Atlantique a affiché le trafic intrarégional le plus important parmi toutes les régions canadiennes. Elle a représenté 89 % du tonnage intrarégional, 76 % des recettes et 89 % des expéditions. Cela est en partie attribuable aux branches d'activité que l'on retrouve dans les provinces de l'Atlantique. Ainsi, les produits du pétrole et de la houille ont représenté la part la plus élevée (16 %) du tonnage intrarégional (1.5 million de tonnes). Le tonnage des produits du pétrole et de la houille transportés à l'échelle intrarégionale a chuté (-6 %) par rapport à 1.6 million de tonnes en 1991. Les matières de bois brutes ont occupé le deuxième rang quant à la part du tonnage intrarégional transporté, avec 1.4 million de tonnes, traduisant ainsi la vigueur de l'industrie des produits forestiers dans la région de l'Atlantique. (Voir tableau 4.9).

Au total, 10 % seulement du tonnage intérieur de la région a été transporté à l'échelle **interrégionale**, 1.2 million de tonnes de fret ayant été acheminées à l'extérieur de la région. Ces chiffres sont presque inchangés par rapport à 1991. Dans l'ensemble, le Québec a été le point de destination du fret interrégional de la région de l'Atlantique. En effet, le Québec a reçu 771,000 tonnes (13 %) du fret de l'Atlantique, et l'Ontario, 7 %. Les demi-produits en bois ont représenté le volume de fret le plus élevé en provenance de la région de l'Atlantique (216,000 tonnes). Ces demi-produits en bois étaient acheminés surtout vers le Québec (133,000 tonnes) et l'Ontario (82,000 tonnes).

Comme point de destination, la région de l'Atlantique a reçu 1.9 million de tonnes de fret en provenance d'autres régions du Canada. Les tonnages les plus élevés provenaient du Québec (1 million de tonnes) et de l'Ontario (839,000 tonnes). Il s'agissait surtout de produits du pétrole et de la houille et de matières de bois brutes pour le Québec, et d'autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires pour l'Ontario.

En ce qui a trait aux principales agglomérations de la région de l'Atlantique, une proportion élevée du fret en provenance de la région avait comme point d'origine les principales agglomérations des provinces (voir tableau 4.7). À Terre-Neuve, 32 % du tonnage en provenance de la province quittait St.John's. En Nouvelle-Écosse, Halifax était le point d'origine de la moitié du fret. Au Nouveau-Brunswick, Saint John représentait 16 % du tonnage en arrivage. Plus de la moitié du fret destiné à Terre-Neuve (56 %) était acheminé vers St.John's. En Nouvelle-Écosse, environ le tiers du fret était transporté vers Halifax, et au Nouveau-Brunswick, près de 40 % du fret était acheminé vers Saint John

Québec

En 1992, l'économie du Québec a commencé à montrer des signes de reprise. Dans le cadre de l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) on a observé de faibles reculs du volume du fret (-4 %) et des expéditions (-5 %) en provenance de la province en 1992. Environ le cinquième (23.4 millions de tonnes) du fret national provenait du Québec. Les recettes générées par les mouvements intérieurs en provenance de cette province étaient comparables à celles de 1991. Elles ont totalisé \$979 millions en 1992. La part du tonnage en provenance du Québec s'est accrue de trois points par rapport à 1991. Même si le volume est inférieur à celui de 1991, les 5 millions d'expéditions en provenance du Québec ont eu pour effet d'accroître d'un point la part de la province au titre de l'ensemble des expéditions intérieures.

Les trois quarts du fret intérieur en provenance du Québec sont demeurés à l'intérieur de la province. Il s'agit de la proportion la plus faible du tonnage intrarégional par rapport à toutes les régions. Le tonnage intrarégional a été établi à 17.4 millions de tonnes en 1992, niveau quelque peu supérieur à celui de 1991. Les matières de bois brutes ont représenté 2.5 millions de tonnes, soit près de 15 % du total du tonnage intrarégional. En 1991, 2.2 millions de tonnes de matières

trucked within Quebec. A high proportion of the revenues earned on intra-regional movements in Quebec were generated from trucking Textile Fabricated Materials. The tonnage associated with the Textile Fabricated Materials was 1.6 million tonnes in 1992, up from 1.1 million tonnes in 1991.

More inter-regional freight was recorded in Quebec than any other region. In 1992, 40% of the shipments that originated in Quebec, 26% of tonnage and 49% of revenues were generated from inter-regional traffic. Quebec and Ontario were, by far, the two regions that exchanged the most freight. Almost 80% of the freight trucked from Quebec went to Ontario while just over 70% of the freight trucked from Ontario went to Quebec. Almost half (48%) of all freight moved interregionally was trucked between these two provinces. The second most popular destination for freight trucked from Quebec was to the Atlantic region. Roughly 17% of the tonnage of freight trucked from Quebec went to the Atlantic region. The top five ranking commodities (in tonnes) trucked out of the province were quite evenly weighted. While Textile Fabricated Materials ranked first in terms of tonnage with 516 000 tonnes, it was only slightly ahead of second place General Freight (442 000 tonnes). Textile Fabricated Materials also ranked first in terms of transportation revenues generated for inter-regional trucking from Quebec. Trucking companies earned just over \$63 million of revenues from moving Textile Fabricated Materials from Quebec to other provinces, with the bulk of the Textile Fabricated Materials being trucked to Ontario (417 000 tonnes).

Montreal was the origin of 37% of the freight originating in Quebec and similarly the destination of 37% of the freight that was moved into the province of Quebec by Canada-based for-hire trucking companies.

Ontario

Despite dominating shares on all fronts, Ontario, as the origin of 42% of shipments, 39% of domestic revenues and 40% of domestic tonnage, is losing some of its share of domestic traffic (as a region of origin) compared to recent years. In 1990, Ontario was the origin of 46% of domestic movements and in 1991, 43%.

Volume-wise, Ontario registered the most shipments (7.3 million), the most tonnage (41.8 million tonnes) and the highest revenues (\$990.5 million) for intra-regional traffic. In terms of share, the proportion of tonnage trucked intra-regionally for Ontario dropped from 88% in 1990 to 85% in 1992. For other variables, the proportions have also been declining in recent years, and in 1992 varied from 72% for shipments to 55% for revenues. Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) accounted for the highest tonnage in Ontario's intra-regional trucking. The 9.9 million tonnes of Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) represented almost a quarter of the tonnage trucked within Ontario. On the other hand, Road Motor Vehicles generated \$111 million of transportation revenues, the highest proportion, for intra-Ontario trucking.

In **Inter-regional** traffic, the majority of inter-regional shipments from Ontario (almost 2.8 million) representing the most tonnage (7.3 million tonnes) and earning revenues of \$8.2 billion were trucked to Quebec. The second most popular destination was the Prairies with 12% of the freight.

Almost one-third of the freight originating in Ontario came from Toronto and similarly 34% of the freight destined for Ontario was trucked to Toronto. Hamilton accounted for another 9% and Kitchener and St. Catharines-Niagara another 3% each.

de bois brutes avaient été acheminées à l'intérieur du Québec. Une part élevée des recettes provenant des mouvements intrarégionaux effectués au Québec était attribuable au transport par camions de demi-produits en textiles. Le tonnage de ces marchandises s'élevait à 1.6 million de tonnes en 1992, en hausse par rapport à 1.1 million de tonnes en 1991

On a enregistré plus de trafic interrégional au Québec que dans toute autre région. En 1992, le trafic interrégional a représenté 40 % des expéditions en provenance du Québec. 26 % du tonnage et 49 % des recettes. Le Québec et l'Ontario étaient de loin les deux régions qui ont échangé le plus de marchandises. Près de 80 % du fret transporté en provenance du Québec était acheminé vers l'Ontario, tandis qu'un peu plus de 70 % du fret transporté en provenance de l'Ontario était acheminé vers le Québec. Près de la moitié (48 %) du fret interrégional a été transporté entre ces deux provinces. La région de l'Atlantique était la deuxième région de destination du fret en provenance du Québec. Environ 17 % du tonnage en provenance du Québec était destiné à cette région. Les cinq principales marchandises (selon le tonnage) transportées à l'extérieur de la province étaient assez équitablement réparties selon le poids. Les demi-produits en textiles ont occupé le premier rang avec 516,000 tonnes; ils étaient suivis de près par le fret ordinaire (442,000 tonnes). Les demi-produits en textiles ont également occupé le premier rang quant aux recettes générées par les mouvements interrégionaux en provenance du Québec. Les entreprises de camionnage ont généré des recettes d'un peu plus de \$63 millions du transport de demi-produits en textiles en provenance du Québec vers d'autres provinces, la plus grande partie de ces produits étant destinée à l'Ontario (417,000 tonnes).

Montréal était le point d'origine de 37 % du fret en provenance du Québec, ainsi que le point de destination de 37 % du fret transporté à cette province par les transporteurs routiers domiciliés au Canada.

Ontario

Bien que la province de l'Ontario, comme point d'origine de 42 % des expéditions, 39 % des recettes des mouvements intérieurs et 40 % du tonnage intérieur, enregistre des parts élevées à tous les points de vue, elle perd de sa part du trafic intérieur (à titre de région d'origine) par rapport aux demières années. En 1990, l'Ontario était le point d'origine de 46 % des mouvements intérieurs, et en 1991, de 43 % de ces mouvements.

Quant au volume de trafic **intrarégional**, l'Ontario a enregistré le plus grand nombre de mouvements (7.3 millions), le tonnage le plus élevé (41.8 millions de tonnes) et les plus fortes recettes (\$990.5 millions). Quant à la part du tonnage intrarégional, celle de l'Ontario a régressé pour passer de 88 % en 1990 à 85 % en 1992. En ce qui concerne les autres variables, les pourcentages ont diminué au cours des dernières années; en 1992, elles ont varié entre 72 % pour les expéditions et 55 % pour les recettes. Les *minéraux bruts non métalliques* (*sauf la houille et le pétrole*) ont affiché le plus fort tonnage intrarégional pour l'Ontario. Ils ont représenté 9.9 millions de tonnes, soit près du quart du tonnage transporté à l'intérieur de l'Ontario. Par contre, les véhicules automobiles routiers ont généré des recettes de \$1111 millions, soit la proportion la plus élevée pour le trafic intrarégional.

Au niveau du trafic **interrégional**, la majorité des mouvements en provenance de l'Ontario (près de 2.8 millions), qui ont représenté le plus de tonnage (7.3 millions de tonnes) et de recettes (\$8.2 milliards), étaient destinés au Québec. Les Prairies étaient le deuxième point de destination avec 12 % du fret.

Près du tiers du fret en provenance de l'Ontario avait comme point d'origine Toronto, et de même, 34 % du fret destiné à l'Ontario était acheminé vers Toronto. Hamilton a figuré pour 9 % du fret, et Kitchener et St.Catharines-Niagara, pour 3 % chacune.

Prairies

Economic conditions varied across the Prairie provinces. While Alberta and Manitoba saw improvements over 1991 mainly due to livestock farming and oil, reduced grain crops in Saskatchewan acted as a tether on the Saskatchewan economy. The Prairie region showed slight declines in the volume of freight originating in the region and in the revenues earned for its transportation. The tonnage originating in the Prairies reached 25 million tonnes, down by 2% compared to 1991. Transportation revenues were down by 1%, to \$963.9 million. The shipments originating in the Prairie region dropped slightly more, by almost 7% to 4.3 million shipments.

Table 4.6

Provincial Shares of Prairie Traffic

	Revenues	% of Region	Tonnes	% of Region	Tonne-km	% of Region	Shipments (000 000)	% of Region	Origine
Origin	Recettes (\$000 000)			% de la région	Tonnes-km (000 000)	% de la région			
Alberta	590.9	61	16.9	67	7 539.8	63	2.5	57	Alberta
Manitoba	218.0	23	4.3	17	2 453.8	21	1.2	27	Manitoba
Saskatchewan	155.1	16	3.9	15	1 916.9	16	0.7	17	Saskatchewan
Prairies	964.0	100	25.1	100	11 910.6	100	4.4	100	Prairies

Tableau 4.6

The Prairie region showed the second highest concentration of freight shipped intra-regionally, with 86% or 21.6 million tonnes. A 1% increase in tonnage from 21.4 million tonnes recorded in 1991 translated into an increase of 2 percentage points in the Prairie region's share of intraregional traffic. Petroleum and Coal Products dominated the intra-regional freight movements in the Prairie region accounting for over one-fifth of the tonnage (4.8 million tonnes). Compared to 1991, the tonnage of Petroleum and Coal Products dropped by 17% and the revenues earned from its cartage dropped from \$83.7 million or by 6%. Crude Nonmetallic Minerals (except Coal and Petroleum) placed second (2.5 million tonnes) in terms of the Prairie's intraregional tonnage. Revenues earned from intra-regional movements were less concentrated in the Prairies than in other regions; 62% of revenues were generated from intra-regional traffic.

Inter-regionally, only 14% of the freight originating from the Prairies was trucked out of the region. Seventy percent (2.4 million tonnes) of the 3.5 million tonnes which left the region was trucked to B.C. and the Territories. Petroleum and Coal Products was the first place commodity in terms of tonnage (549 000 tonnes). Another 25% of the tonnage was trucked from the Prairies to Ontario with Petroleum and Coal Products again figuring prominently. Most of the freight trucked into the Prairie region came from B.C. and the Territories. Most of the almost 2 million tonnes of freight trucked from B.C. and the Territories into the Prairie region consisted of Wood Fabricated Materials and Coal, Crude Petroleum and Related Crude and Non-metallic Mineral Basic Products.

Freight originating from Manitoba was likely to begin its trip in Winnipeg, where 48% of the tonnage originated. Regina and Saskatoon were the origins for about one-third (each) of the freight originating from Saskatchewan, while Edmonton (30%) and Calgary (14%) were notable in Alberta.

Prairies

On a observé des conditions économiques variées dans les provinces des Prairies. Bien que l'Alberta et le Manitoba aient enregistré une certaine croissance par rapport à 1991, en raison surtout du pétrole et de l'élevage du bétail, la réduction des cultures céréalières a eu pour effet de ralentir l'économie de la Saskatchewan⁷. La région des Prairies a affiché un léger recul quant au volume de fret en provenance de cette région et aux recettes tirées du transport du fret. Le tonnage en provenance des Prairies a atteint 25.1 millions de tonnes, en baisse de 2 % par rapport à 1991. Les recettes ont diminué de 1 % pour se chiffrer à \$963.9 millions. Le nombre d'expéditions en provenance de cette région a fléchi davantage, soit de près de 7 %, pour s'établir à 4.3 millions d'expéditions.

Parts des provinces au titre du trafic des Prairies

La région des Prairies a occupé le deuxième rang quant au fret intrarégional avec 21.6 millions de tonnes (86 %). Un gain de 1 % du tonnage par rapport à 21.4 millions de tonnes en 1991 s'est traduit par une hausse de deux points de la part du trafic intrarégional de la région des Prairies. Les produits du pétrole et de la houille ont dominé les mouvements intrarégionaux dans cette région; ils ont représenté plus du cinquième du tonnage (4.8 millions de tonnes). Par rapport à 1991, le tonnage des produits du pétrole et de la houille a régressé de 17 %, et les recettes générées du transport de ces produits, de 6 % (par rapport à \$83.7 millions). Les minéraux bruts non métalliques (sauf la houille et le pétrole) ont occupé le deuxième rang (2.5 millions de tonnes) quant au tonnage intrarégional des Prairies. Les recettes générées par les mouvements intrarégionaux étaient moins importantes dans les Prairies (62 %) que dans les autres régions.

Quant au trafic **interrégional**, 14 % seulement du fret en provenance des Prairies a été transporté à l'extérieur de la région. Au total, 70 % (2.4 millions de tonnes) des 3.5 millions de tonnes qui ont quitté la région ont été acheminées vers C.-B. et les territoires. Les produits du pétrole et de la houille ont représenté la principale marchandise quant au tonnage (549,000 tonnes). Un autre 25 % du tonnage a été acheminé des Prairies vers l'Ontario, les produits du pétrole et de la houille occupant à nouveau le premier rang. La plus grande partie du fret destiné à la région des Prairies provenait de la C.-B. et les territoires. On a enregistré près de 2 millions de tonnes de fret qui se composait de demi-produits en bois et de houille, de pétrole brut et de produits bruts connexes, et de produits minéraux non métalliques de base.

Le fret en provenance du Manitoba avait le plus souvent comme point d'origine Winnipeg d'où provenait 48 % du tonnage. Regina et Saskatoon étaient les points d'origine d'environ le tiers (chacune) du fret en provenance de la Saskatchewan. En Alberta, les villes d'Edmonton (30 %) et de Calgary (14 %) affichent des pourcentages importants.

Provincial Gross Domestic Product by Industry, 1984-1992, Statistics Canada Catalogue 15-203 (October 1993).

Produit intérieur brut provincial par industrie, 1984-1992. Statistique Canada. nº 15-203 au catalogue, octobre 1993.

British Columbia and the Territories

The proportion of shipments originating in the Pacific region (British Columbia, Yukon Territory and Northwest Territories) has increased since 1990, from 9% to 12% in 1992. The Pacific region was the only region where there has been an increase each year in the number of shipments since 1990. The tonnage originating from the region increased by 8% compared to 1991, to reach 14.6 million tonnes. Revenues earned from trucking this freight edged up moderately compared to the previous year. Canada-based truckers earned \$595.5 million from hauling freight that originated in the Pacific region, up 6% from 1991. These revenues contributed 12% to the domestic for-hire trucking revenues in 1992.

Many sectors of the economy in British Columbia were advancing in 1992. Wholesalers of lumber and building materials boosted sales. Loggers and manufacturers of wood products began to emerge from the slump of the past few years. In the Yukon Territory, mining advanced, while in the Northwest Territories it experienced setbacks.⁸

The proportions of shipments, revenues and tonnage associated with intra-regional traffic have grown continually since 1990 for the Pacific region. Crude Wood Materials, with 4.4 million tonnes, represented one-third of the tonnage trucked within the Pacific region. In 1991, 3.9 million tonnes of Crude Wood Materials were trucked within the Pacific region. Trucking companies earned \$61.8 million in revenues from its cartage in 1992, up from \$53 million in 1991.

Only 15% of the freight originating in the Pacific region was trucked out of the area. Wood Fabricated Materials represented the most tonnage moved out of the region, with 330 000 tonnes. Eighty-eight percent of the tonnage trucked inter-regionally from the Pacific region went to the Prairie region.

Vancouver was the origin for 29% of the freight that originated in British Columbia, while Victoria added another 5%.

Colombie-Britannique et les Territoires

La part des expéditions en provenance de la région du Pacifique (Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest) s'est accrue pour passer de 9 % en 1990 à 12 % en 1992. La région du Pacifique est la seule région à enregistrer chaque année une augmentation du nombre d'expéditions depuis 1990. Le tonnage en provenance de la région a progressé de 8 % par rapport à 1991, pour atteindre 14.6 millions de tonnes. Les recettes générées par le transport de ce fret se sont accrues légèrement par rapport à l'année précédente. Les entreprises de camionnage domiciliées au Canada ont généré des recettes de \$595.5 millions du transport de fret en provenance de la région du Pacifique, en hausse de 6 % par rapport à 1991. Ces recettes ont représenté 12 % des recettes tirées du transport intérieur pour compte d'autrui en 1992.

Nombre de secteurs de l'économie de la Colombie-Britannique ont affiché une reprise en 1992. Les ventes des grossistes de bois d'oeuvre et de matériaux de construction ont bondi. Les bûcherons et les fabricants de produits en bois sont sortis du marasme des dernières années. Le Yukon a inscrit une croissance au titre de l'exploitation minière, tandis que les Territoires du Nord-Ouest ont accusé des reculs⁸.

Dans la région du Pacifique, les pourcentages des expéditions, des recettes et du tonnage associés au trafic **intrarégional** n'ont cessé d'augmenter depuis 1990. Les *matières de bois brutes*, avec 4.4 millions de tonnes, ont représenté le tiers du tonnage transporté à l'intérieur de la région du Pacifique. En 1991, 3.9 millions de tonnes de *matières de bois brutes* ont été transportées à l'intérieur de la région. Les entreprises de camionnage ont généré des recettes de \$61.8 millions du transport de ces matières en 1992, contre \$53 millions en 1991

Au total, 15 % seulement du fret en provenance de la région du Pacifique a été acheminé à l'extérieur de la région. Les *demi-produits* en bois ont affiché le tonnage le plus élevé quant au fret en provenance de la région (330,000 tonnes). Ainsi, 88 % du tonnage du fret interrégional en provenance de la région du Pacifique était destiné à la région des Prairies.

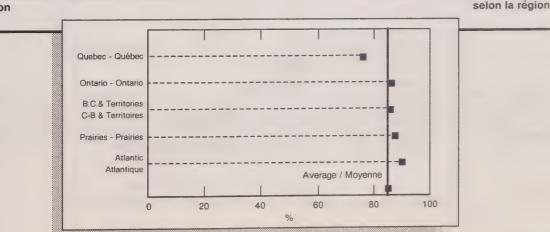
Vancouver a été le point d'origine de 29 % du fret en provenance de la Colombie-Britannique, et Victoria a représenté un autre 5 % du fret.

Figure 4.3

Percentage of Intra-regional Tonnage, by Region

Pourcentage du tonnage intra-régional,

Figure 4.3



⁸ Provincial Gross Domestic Product by Industry, 1984-1992, Statistics Canada Catalogue 15-203 (October 1993).

Produit intérieur brut provincial par industrie, 1984-1992. Statistique Canada, nº 15-203 au catalogue, octobre 1993.

Freight Movements

By grouping the commodities into six major categories, it's clear that Canada-based truckers are hauling mostly *Inedible Fabricated Materials* and *Inedible Crude Materials* throughout the country. Over 50 million tonnes of *Inedible Fabricated Materials* (e.g., leather, rubber and plastic fabricated materials, metal fabricated basic products) and 36.5 million tonnes of *Inedible Crude Materials*, (e.g., logs, pulpwood, metal ores, metals in ores, coal, crude petroleum, sand, gravel, etc.) were carried in trucks in 1992. This represents 41% and 30%, respectively, of the total domestic tonnage moved by truck in 1992. The 1991 levels were similar for the *Inedible Fabricated Materials* while the tonnage of *Inedible Crude Materials* dropped by 5% and revenues were virtually unchanged in 1992.

These same truckers earned most of their revenues from hauling Inedible Fabricated Materials and Inedible End Products (e.g. road motor vehicles, footwear, printed matter, plumbing equipment). The cartage of Inedible Fabricated Materials generated \$1.6 billion in revenues for Canada-based truckers, while Inedible End Products generated \$1.5 billion in revenues.

Inedible End Products accounted for the highest proportion of shipments with 11 million moved in 1992, representing 46% of the total domestic shipments. However, they represented only 10% in terms of tonnage.

Inedible Crude Materials (e.g., coal, crude petroleum, metal-bearing ores, logs and bolts) accounted for 30% of the total domestic tonnage but only 6% of shipments. The top two ranking commodities in terms of tonnage were from this group: Sand, Gravel & Crude Stone and Pulpwood Chips. These two commodities, in fact, represented 15% of the total domestic tonnage. Other Food Preparations generated the most revenues, while placing in third place in terms of tonnage. General Freight accounted for the most shipments.

Mouvements de marchandises

La répartition des marchandises selon six principales catégories révèle que les entreprises de camionnage domiciliées au Canada transportent surtout des demi-produits non comestibles et des transporteurs ont acheminé par camions plus de 50 millions de tonnes de demi-produits non comestibles (par ex. cuirs, demi-produits en caoutchouc et en plastique, demi-produits de base en métal) et 36.5 millions de tonnes de matières brutes non comestibles (par ex. billots, bois à pâte, minerais métalliques, houille, pétrole brut, sable, gravier, etc.), soit 41 % et 30 % respectivement du tonnage intérieur total transporté par camions en 1992. Le tonnage des demi-produits non comestibles inscrit en 1992 est demeuré semblable à celui de 1991, tandis que celui des matières brutes non comestibles a chuté de 5 %. Les recettes sont demeurées pratiquement inchangées en 1992.

Ces mêmes transporteurs ont généré la plus grande part de leurs recettes du transport de demi-produits non comestibles et de produits final non comestibles (par ex. véhicules automobiles routiers, chaussures, imprimés, matériel de plomberie). Le transport des demi-produits non comestibles a rapporté des recettes de \$1.6 milliard aux entreprises domiciliées au Canada, et celui des produits finals non comestibles, des recettes de \$1.5 milliard.

Les produits finals non comestibles ont représenté le plus grand nombre d'expéditions (11 millions) effectuées en 1992, soit 46 % de nombre total d'expéditions intérieures. Cependant, ils ont figuré pour 10 % seulement du tonnage.

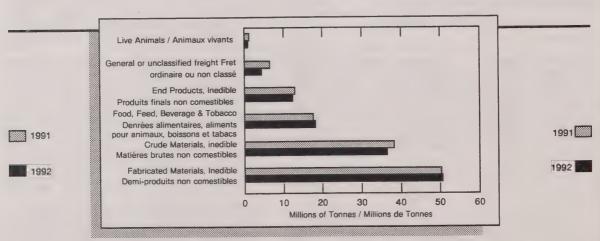
Les matières brutes non comestibles (par ex. houille, pétrole brut, minerais métallurgiques, billots et billots) ont compté pour 30 % du tonnage intérieur total, mais 6 % seulement des expéditions. Les deux principales marchandises au titre du tonnage, soit le sable, le gravier et la pierre brute, et les copeaux de bois à pâte, appartenaient à ce groupe. En fait, ces deux marchandises ont représenté 15 % du tonnage intérieur total. Les autres préparations alimentaires ont généré le plus de recettes et ont occupé le troisième rang quant au tonnage. Le fret ordinaire a représenté le plus grand nombre d'expéditions.

Figure 4.4

Domestic Freight, by Commodity Section

Fret intérieur, selon la section de produits

Figure 4.4



Distance Groups

Half the domestic tonnage and about one-third of the shipments were transported distances less than 200 km. Trucking companies earned most of their revenues from carrying shipments distances of 1 500 km or more. Revenues earned from movements of this greater distance were \$1 billion (or 22% of the total) whereas shipments moved between 100 and 199 km had the highest proportions in terms of shipments (16%) and of tonnage (19%).

By examining trucking movements according to three distance groups: short distances (from 25 to 299 km), medium distances (from 300 to 749 km) and long distances (750 km or more), we observe that half of the domestic shipments were trucked less than 300 km and that almost 40% of revenues were earned from shipments moving more than 750 km. The short distance group dominated in terms of tonnage with 64% of the total. Furthermore, the average revenues per shipment increased with the distance travelled, from \$126 for short distances to \$188 for medium distances to \$366 for long Moreover, the average weight per shipment distances. decreased as the distance increased, from 6.6 tonnes for short distances to 4.0 tonnes for medium distances to 3.0 tonnes for long distances. The result being that the revenues earned per tonne transported increase rapidly as a function of the distance travelled.

Figure 4.5

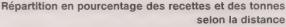
Percentage Distribution of Revenues and Tonnes by Distance Group

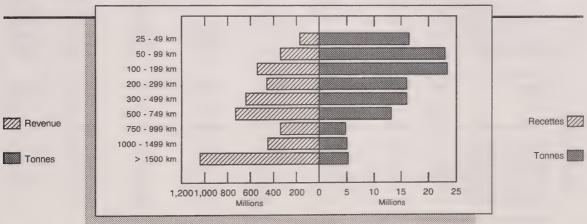
Groupes de distances

La moitié du tonnage intérieur et environ le tiers des expéditions ont été transportés sur des distances de moins de 200 kilomètres. Les entreprises de camionnage ont généré plus de recettes du transport de marchandises sur des distances de 1,500 kilomètres ou plus. Les recettes tirées des mouvements effectués sur cette plus grande distance ont totalisé \$1 milliard (ou 22 % du total). Le tonnage acheminé sur des distances de 100 à 199 kilomètres a représenté les plus fortes proportions quant au nombre d'expéditions (16 %) et au tonnage (19 %).

Si l'on examine les mouvements effectués selon trois groupes de distances, soit les courtes distances (de 25 à 299 km), les distances moyennes (de 300 à 749 km) et les longues distances (de 750 km ou plus), on constate que la moitié des expéditions intérieures ont été acheminées sur une distance de moins de 300 kilomètres et que près de 40 % des recettes ont été tirées des expéditions acheminées sur plus de 750 kilomètres. Le groupe des courtes distances a dominé de toute évidence le tonnage avec 64 % du total. De plus, les recettes moyennes par expédition se sont accrues avec la distance, passant de \$126 sur les courtes distances à \$188 sur les distances movennes et à \$366 sur les longues distances. En outre, le poids moyen d'une expédition a diminué avec l'accroissement de la distance, passant ainsi de 6.6 tonnes sur de courtes distances à 4.0 tonnes sur des distances moyennes et à 3.0 tonnes sur de longues distances. Il en résulte que les recettes générées par tonne transportée s'accroissent rapidement en fonction de la distance parcourue.

Figure 4.5





According to the six main commodity groups, the majority of shipments of *Live Animals* (58% of shipments, 58% of the tonnage and 36% of revenues) and *Crude Materials, Inedible* (64% of shipments, 67% of tonnage and 43% of revenues) travelled distances less than 200 km.

Selon les six principaux groupes de marchandises, la majorité des expéditions d'animaux vivants (58 % des expéditions, 58 % du tonnage et 36 % des recettes) et des expéditions de matières brutes non comestibles (64 % des expéditions, 67 % du tonnage et 43 % des recettes) ont été acheminées sur des distances de moins de 200 kilomètres.

Table 4.7

For-hire Trucking, 1992: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination

	m		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Out	Ont
	Destination		TN.	îPÉ.	NÉ.	NB.	Qué.	Ont
	Origin							
	Newfoundland							
1	Revenues	\$'000	14,176	***	4,989	1,460	004	2,098
2	C.V. ²		b	e ¹	d	C	е	
3	Tonnes	'000	432	***	60	17		11
4	C.V.		a	e ¹	d	d	е	
5	Tonne-kilometres	'000	111 135	***	82 722	***	000	
6	C.V.		b	e ¹	d	е	е	
7	Number of shipments	,000	112.0	**	5.3	6.7		5.
8	Revenue per tonne ³	\$	1,241.88	***	584.42	3,859.85	***	1,065.2
9	Revenue per tonne-kilometre ³	\$	3.94	***	0.48	***	***	
0	Revenue per shipment ³	\$	126.60	***	932.99	218.45	•••	370.5
1	Weight per shipment ³	kg	3 861	***	11 163	2 581	***	2 01
2	Distance per shipment ³	km	407	***	1 311	1 341	***	2 91
	Prince Edward Island							
3	Revenues	\$'000	4,198	1,267	2,104	3,737	3,877	7,51
4	C.V. ²		d	C	С	С	d	1
5	Tonnes	,000	37	83	55	136	73	11:
6	C.V.		d	d	C	С	d	
7	Tonne-kilometres	'000	50 475	6 443	12 030	43 434	82 095	188 65
8	C.V.		d	d	С	C	d	
9	Number of shipments	'000	1.9	7.0	7.3	16.3	7.7	11.
0	Revenue per tonne	\$	208.30	171.09	302.04	424.07	234.55	854.8
1	Revenue per tonne-kilometre	\$	0.17	4.80	1.17	1.90	0.21	0.5
2	Revenue per shipment	\$	2,231.40	180.98	286.32	229.09	505.20	664.7
3	Weight per shipment	kg	19 741	11 906	7 507	8 308	9 544	9 91:
4	Distance per shipment	km	1 344	79	264	280	1 120	1 714
_	Nova Scotia	*1000	44.004	4.000	50.050	67.000	7.074	44.04
25	Revenues	\$'000	11,864	4,290	59,258	27,386	7,074	11,81
6	C.V. ²		C	С	b	b	0	
7	Tonnes	,000	87	81	2 380	793	100	8
8	C.V.		C	C	Ь	C	C	444.04
9	Tonne-kilometres	,000	117 116	19 494	419 748	279 303	117 661	144 21
0	C.V.	1000	C	C	b	C	01.0	07
	Number of shipments .	,000	25.8	37.4	410.8	158.2	21.8	27.
		\$	963.09	618.35	543.35 3.69	646.02	1,023.77	1,793.0
2	Revenue per tonne					2.05	0.88	1.0
2	Revenue per tonne-kilometre	\$	0.73	2.34		470.07	000.07	
3	Revenue per tonne-kilometre Revenue per shipment	\$	459.75	114.85	144.24	173.07	323.97	
13 14 15	Revenue per tonne-kilometre	\$				173.07 5 012 373	323.97 4 597 1 160	2 91
11 12 13 14 15 16	Revenue per tonne-kilometre Revenue per shipment Weight per shipment Distance per shipment	\$ \$ kg	459.75 3 379	114.85 2 164	144.24 5 793	5 012	4 597	2 91
12 13 14 15 16	Revenue per tonne-kilometre Revenue per shipment Weight per shipment Distance per shipment New Brunswick	\$ \$ kg km	459.75 3 379 1 318	114.85 2 164 293	144.24 5 793 209	5 012 373	4 597 1 160	2 91 1 77
2 3 4 5 6 7	Revenue per tonne-kilometre Revenue per shipment Weight per shipment Distance per shipment New Brunswick Revenues	\$ \$ kg	459.75 3 379 1 318	114.85 2 164 293	144.24 5 793 209 36,513	5 012 373 75,320	4 597 1 160 19,473	2 91 1 77 17,46
2 3 4 5 6 7 8	Revenue per tonne-kilometre Revenue per shipment Weight per shipment Distance per shipment New Brunswick Revenues C.V.2	\$ \$ kg km	459.75 3 379 1 318 11,652 c	114.85 2 164 293 6,982 b	144.24 5 793 209 36,513 b	5 012 373 75,320 b	4 597 1 160 19,473 b	2 91 1 77 17,46
2 3 4 5 6 7 8 9	Revenue per tonne-kilometre Revenue per shipment Weight per shipment Distance per shipment New Brunswick Revenues C.V. ² Tonnes	\$ \$ kg km	459.75 3 379 1 318 11,652 c 87	114.85 2 164 293 6,982 b 132	144.24 5 793 209 36,513 b 693	5 012 373 75,320 b 4 538	4 597 1 160 19,473 b 577	2 91 1 77 17,46
2 3 4 5 6 7 8 9 0	Revenue per tonne-kilometre Revenue per shipment Weight per shipment Distance per shipment New Brunswick Revenues C.V.2 Tonnes C.V.	\$ kg km \$'000	459.75 3 379 1 318 11,652 c 87 c	114.85 2 164 293 6,982 b 132 c	144.24 5 793 209 36,513 b	5 012 373 75,320 b	4 597 1 160 19,473 b	2 91 1 77 17,46 23
2 3 4 5 6 7 8 9 0	Revenue per tonne-kilometre Revenue per shipment Weight per shipment Distance per shipment New Brunswick Revenues C.V.2 Tonnes C.V. Tonne-kilometres	\$ \$ kg km	459.75 3 379 1 318 11,652 C 87 C 118 366	114.85 2 164 293 6,982 b 132 c 32 729	144.24 5 793 209 36,513 b 693 b	5 012 373 75,320 b 4 538	4 597 1 160 19,473 b 577 c 370 255	2 91 1 77 17,46 23 348 84
2 3 4 5 6 7 8 9 0 1 2	Revenue per tonne-kilometre Revenue per shipment Weight per shipment Distance per shipment New Brunswick Revenues C.V.² Tonnes C.V. Tonne-kilometres C.V.	\$ kg km \$'000	459.75 3 379 1 318 11,652 c 87 c 118 366 c	114.85 2 164 293 6,982 b 132 c	144.24 5 793 209 36,513 b 693 b 233 251	5 012 373 75,320 b 4 538 c 690 605	4 597 1 160 19,473 b 577 c	2 91 1 77 17,46 23 348 84
2 3 4 5 6 7 8 9 0 1 2 3	Revenue per tonne-kilometre Revenue per shipment Weight per shipment Distance per shipment New Brunswick Revenues C.V.² Tonnes C.V. Tonne-kilometres C.V. Number of shipments	\$ kg km \$'000 '000 '000	459.75 3 379 1 318 11,652 C 87 C 118 366 C 29.5	114.85 2 164 293 6,982 b 132 c 32 729 c 69.6	144.24 5 793 209 36,513 b 693 b 233 251 b 210.5	5 012 373 75,320 b 4 538 c 690 605 b 400.5	4 597 1 160 19,473 b 577 c 370 255 c 53.3	2 91 1 77 17,46 23 348 84
2 3 4 5 6 7 8 9 0 1 2 3 4	Revenue per tonne-kilometre Revenue per shipment Weight per shipment Distance per shipment New Brunswick Revenues C.V.² Tonnes C.V. Tonne-kilometres C.V. Number of shipments Revenue per tonne	\$ kg km \$'000 '000 '000 \$	459.75 3 379 1 318 11,652 c 87 c 118 366 c 29.5 1,079.84	114.85 2 164 293 6,982 b 132 c 32 729 c 69.6 534.87	144.24 5 793 209 36,513 b 693 b 233 251 b	5 012 373 75,320 b 4 538 c 690 605 b	4 597 1 160 19,473 b 577 c 370 255 c 53.3 689.41	2 91 1 77 17,46 23 348 84 37. 1,397.6
13 14 15	Revenue per tonne-kilometre Revenue per shipment Weight per shipment Distance per shipment New Brunswick Revenues C.V.² Tonnes C.V. Tonne-kilometres C.V. Number of shipments Revenue per tonne Revenue per tonne-kilometre	\$ kg km \$'000 '000 '000 \$ \$	459.75 3 379 1 318 11,652 C 87 C 118 366 C 29.5 1,079.84 0.86	114.85 2 164 293 6,982 b 132 c 32 729 c 69.6 534.87 2.81	144.24 5 793 209 36,513 b 693 b 233 251 b 210.5 530.82 2.15	5 012 373 75,320 b 4 538 c 690 605 b 400.5 435.01 2.45	4 597 1 160 19,473 b 577 c 370 255 c 53.3 689.41 0.90	2 91 1 774 17,46 23 348 84 37. 1,397.6 0.9
12 13 14 15 16 17 18 18 19 10 11 12 13 14 15 14 15 16 16 16 17 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18	Revenue per tonne-kilometre Revenue per shipment Weight per shipment Distance per shipment New Brunswick Revenues C.V.² Tonnes C.V. Tonne-kilometres C.V. Number of shipments Revenue per tonne	\$ kg km \$'000 '000 '000 \$	459.75 3 379 1 318 11,652 c 87 c 118 366 c 29.5 1,079.84	114.85 2 164 293 6,982 b 132 c 32 729 c 69.6 534.87	144.24 5 793 209 36,513 b 693 b 233 251 b 210.5 530.82	5 012 373 75,320 b 4 538 c 690 605 b 400.5 435.01	4 597 1 160 19,473 b 577 c 370 255 c 53.3 689.41	428.9: 2 91: 1 774 17,46: 23: 348 84! 37.: 1,397.6: 0.9: 460.8: 6 22:

See footnote(s) at end of table.

Tableau 4.7

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination

Man.	Sask.	Alta.	B.C.		N.W.T.				
MIGH.	Sask,	Alb.	СВ.	Yukon	T.N0	Total		Destination	
								Origine	
	_							Terre-Neuve	
***	7	***	***	10	10	28,106	\$'000	Recettes	
e ¹	C ¹	е	e ¹	a ¹	a ¹	b		C.V. ²	
	***	***	***		**	546	'000	Tonnes	
e1	b ¹	е	e¹	a ¹	a ¹	a		C.V.	
***	24	***	***	20	28	316 976	'000	Tonnes-kilomètres	
e1	b1	е	e ¹	a ¹	a ¹	С		C.V.	
	***		***			136.5	'000	Nombre de livraisons	
•••	2,116.60		***	3,755.72	3,374.79	1,755.47	\$	Recettes par tonne ³	
	0.41	***	***	0.46	0.57	3.70	\$	Recettes par tonne-kilomètre ³	
	929.16		***	4,902.66	4.821.77	205.83	\$	Recettes par livraison ³	
•••	566	***	***	1 198	2 835	4 002	kg	Poids par livraison ³	
	5 315		***	8 189	5 618	703			
***	0 0 10	***	***	0 109	3 010	703	km	Distance par livraison ³	
00			0.4					Île-du-Prince-Édouard	
28	***		24	***	**	23,704	\$'000	Recettes	
b ¹	e ¹	e ¹	b ¹	e ¹	**	b		C.V. ²	
••	***	***	**	***	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	498	'000	Tonnes	
b ¹	e ¹	e ¹	C ¹	e ¹		b		C.V.	
82		***	101	***		388 632	'000	Tonnes-kilomètres	•
b ¹	e ¹	e ¹	c ¹	e ¹		С		C.V.	•
		**		***	**	52.0	'000	Nombre de livraisons	
421.95	***	***	1,894.01	***	**	436.30	\$	Recettes par tonne	- 1
0.41	***	***	0.33	***	**	1.56	\$	Recettes par tonne-kilomètre	- 2
588.00	***	***	660.14	***	**	456.12	\$	Recettes par livraison	
495			479			9 575	kg	Poids par livraison	2
3 462	***	***	5 735	***	**	762	km	Distance par livraison	2
								Nouvelle-Écosse	
		1,672	2,669	14	18	126,972	\$'000	Recettes	1
		d		a ¹	c ¹	120,372 a	Ψ 000	C.V.2	
е	е		С	a.		3 529	'000	Tonnes	- 1
***	***	***	***				000		
е	е	е	е	a ¹	c ¹	b	1000	C.V.	- 2
***	***	***	***	25	32	1 134 486	'000	Tonnes-kilomètres	- 4
е	е	е	е	a ¹	· c1	b		C.V.	3
	**	1.2	2.2			685.9	'000	Nombre de livraisons	- 3
•••		•••	***	3,497.11	3,063.86	663.72	\$	Recettes par tonne	3
•••		***		0.46	0.51	2.91	\$	Recettes par tonne-kilomètre	3
	***	1,343.54	1,236.06	1,507.27	1,468.60	185.11	\$	Recettes par livraison	3
	•••	***	***	361	447	5 145	kg	Poids par livraison	3
•••	•••	4 939	5 961	7 582	5 972	418	km	Distance par livraison	3
								Nouveau-Brunswick	
	88	719	693	5	10	169,632	\$'000	Recettes	3
e	c	С	C	a ¹	a ¹	а		C.V. ²	3
		1				6 266	'000	Tonnes	3
е	d	ď	e	a ¹	c ¹	b		C.V.	4
_	301	4 970	3 955	11	34	1 808 412	'000	Tonnes-kilomètres	4
	d	4 970 d	3 933	b ¹	c ¹	b		C.V.	4
е				D,	G.	804.7	'000	Nombre de livraisons	4
0.0	0.2	1.1	1.1				\$	Recettes par tonne	4
•••	2,606.43	3,027.54	0.54	1,781.59	908.59	564.06			4
***	0.67	0.68	0.54	0.27	0.17	2.16	\$	Recettes par tonne-kilomètre	
•••	476.71	669.02	630.67	1,282.61	1,292.37	210.81	\$	Recettes par livraison	4
***	417	992	***	402	807	7 787	kg	Poids par livraison	4
	3 956	4 562	5 619	6 513	5 137	388	km	Distance par livaison	4

Voir note(s) à la fin du tableau.

Table 4.7

For-hire Trucking, 1992: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination – Continued

			Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	مبر <u>ہ</u>	Or
	Destination		TN.	îPÉ.	NÉ.	NB.	Qué.	Or
_	Origin							
	Quebec							
9	Revenues	\$'000	16,986	4,928	33,659	45,661	499,586	251,53
0	C.V. ²		С	d	b	b	a	
1	Tonnes	'000	64	38	280	635	17 442	4 6
2	C.V.		d	d	b	С	b	
3	Tonne-kilometres	'000	130 264	44 371	333 599	427 255	3 883 937	2 782 99
ļ.	C.V.		d	d	b	C	a	
)	Number of shipments	'000	41.5	16.3	110.9	163.8	3,005.0	1,413
3	Revenue per tonne	\$	1,448.25	1,747.29	1,333.72	1,164.34	585.52	848.
,	Revenue per tonne-kilometre	\$	0.78	1.46	1.10	1.37	3.88	1.8
3	Revenue per shipment	\$	409.08	301.77	303.47	278.73	166.25	177.
9	Weight per shipment	kg	1 536	2 347	2 524	3 873	5 805	3 2
)	Distance per shipment	km	2 067	1 202	1 226	836	266	5
	Ontario							
	Revenues	\$'000	30,664	5,993	57,668	51,535	316,681	990,4
)	C.V. ²		С	С	b	b	a	
3	Tonnes	'000	***	27	336	309	5 266	41 7
	C.V.		е	С	b	b	а	
	Tonne-kilometres	'000		46 824	624 827	459 413	3 264 847	7 504 0
	C.V.	000	e	С	b	b	а	
,	Number of shipments	'000	74.4	26.5	192.4	174.7	1,517.3	7,289
		\$		1,075.29	1,156.16	1,122.13	917.79	714.
	Revenue per tonne	\$	•••	0.62	0.63	0.76	1.64	6.
)	Revenue per tonne-kilometre	\$	412.02	225.84	299.77	294.98	208.72	135.
)	Revenue per shipment			1 010	1 746	1 766	3 471	5 7
1	Weight per shipment	kg	2 892	1 744	1 844	1 496	649	2
2	Distance per shipment	km	2 092	1 /44	1 044	1 430	049	_
	Manitoba	diago					10 775	54,0
3	Revenues	\$'000	•••	-1			12,775	54,0
-	C.V. ²		е	e ¹	е	е	C	_
,	Tonnes	,000	***		***	***	76	5
)	C.V.		е	e ¹	е	е	C	-05.0
7	Tonne-kilometres	'000	***		***	***	187 318	765 0
	C.V.		е	e ¹	е	е	C	
)	Number of shipments	'000					24.9	24
)	Revenue per tonne	\$	***	***		***	1,125.62	1,266
	Revenue per tonne-kilometre	\$	***		***	***	0.48	1.
	Revenue per shipment	\$	***		•••	•••	513.35	217.
	Weight per shipment	kg	•••	***	•••	•••	3 048	2 3
2	Distance per shipment	km	•••	•••	•••	•••	2 395	1 1
3	Distance per shipment							
2 3 4	Saskatchewan							
3		\$'000		11	•••	253	4,496	14,3
	Saskatchewan		 e ¹	11 c ¹	 e	С	d	
3	Saskatchewan Revenues C.V. ² Tonnes	\$'000	e ¹	c ¹ 	e 	c 1	d 26	
5 7	Saskatchewan Revenues C.V. ²	'000	e ¹	c ¹ c ¹	е	c 1 d	d 26 c	
3 5 7 3	Saskatchewan Revenues C.V. ² Tonnes		e ¹	c ¹ c ¹ 74	e 	c 1 d 2 321	d 26 c 79 754	
	Saskatchewan Revenues C.V. ² Tonnes C.V.	'000	e ¹ e ¹	c ¹ c ¹	e e	c 1 d 2 321 d	d 26 c 79 754 c	249 5
5 5 7	Saskatchewan Revenues C.V.² Tonnes C.V. Tonne-kilometres C.V.	'000	e ¹ e ¹ 	c ¹ c ¹ 74	e e 	c 1 d 2 321	d 26 c 79 754	249 5
5 5 7	Saskatchewan Revenues C.V.² Tonnes C.V. Tonne-kilometres C.V. Number of shipments	'000 '000	e ¹ e ¹ e ¹	c ¹ c ¹ 74 d ¹	e e e	c 1 d 2 321 d	d 26 c 79 754 c	249 5
5 5 7 5 9 0 1 2	Saskatchewan Revenues C.V. ² Tonnes C.V. Tonne-kilometres C.V. Number of shipments Revenue per tonne	'000	e1 e1 e1	c ¹ c ¹ 74 d ¹ 0.1	e e e	2 321 d 0.6	d 26 c 79 754 c 5.3	249 5 2: 1,490
234 557 5901 23	Saskatchewan Revenues C.V.² Tonnes C.V. Tonne-kilometres C.V. Number of shipments Revenue per tonne Revenue per tonne-kilometre	'000 '000 '000 \$	e1 e1 e1 	c1 c1 74 d1 0.1 985.60	e e e	c 1 d 2 321 d 0.6 2,185.91	d 26 c 79 754 c 5.3 2,327.82	249 5 2: 1,490 0
234 56789012345	Saskatchewan Revenues C.V. ² Tonnes C.V. Tonne-kilometres C.V. Number of shipments Revenue per tonne	'000 '000 '000 \$	e1 e1 e1 	c1 c1 74 d1 0.1 985.60 0.50	e e e 	c 1 d 2 321 d 0.6 2,185.91 0.58	d 26 c 79 754 c 5.3 2,327.82 0.79	14,3 249 5 23 1,490. 0. 618. 3 8

See footnote(s) at end of table.

Tableau 4.7

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination – suite

Man.	Sask.	Alta.	B.C.	Yukon	N.W.T.	Total		Dectination	
TVI CATA	OGSK.	Alb.	СВ.	TUKUIT	T.N0	Total		Destination	
								Origine	
20,556	10,577	47,976	47,544	149	450	070.007	#1000	Québec	
20,550 C	10,577 d	47,976 d	47,544 C	149 d	153	979,307	\$'000	Recettes C.V. ²	
82	21	96	85		d	23 356	'000		
C	d	C	C	d			000	Tonnes	
96 641	64 937	356 859	391 432	903	е	a 8 616 319	'000	C.V.	
C	d	C C	C C	d	 e		000	Tonnes-kilomètres C.V.	
50.6	26.3	88.2	90.9	0.6	0.9	5,009.0	,000	Nombre de livraisons	
.280.47	1,756.34	1.893.88	2.375.32	2,096.53	0.5	775.15	\$	Recettes par tonne	
0.54	0.59	0.51	0.51	0.36	***	2.95	\$	Recettes par tonne-kilomètre	
406.04	401.51	543.77	522.93	263.90	166.89	195.51	\$	Recettes par livraison	
1 616	797	1 093	934	275	100.03	4 663	kg	Poids par livraison	
2 367	3 026	3 704	4 598	5 835	4 594	585	km	Distance par livraison	
	00 71	100 -00	442				A10.7.7	Ontario	
57,830	33,714	126,582	141,435	649	***	1,815,879	\$'000	Recettes	
: b	b	b	р	d	е	а		C.V.2	
358	131	423	342	1	***	49 136	'000	Tonnes	
b	b	b	b	d	е	а		C.V.	
713 635	354 426	1 441 366	1 497 701	3 293	***	16 434 963	'000	Tonnes-kilomètres	
. b	ь	b	b	d	е	a	1000	C.V.	
175.1	92.6	259.1	263.0	2.6		10,072.0	,000	Nombre de livraisons	
,449.35	1,715.98	1,542.73	2,101.80	5,617.00	***	859.80	\$	Recettes par tonne	
0.84	0.60	0.44	0.47	1.90	***	5.12	\$	Recettes par tonne-kilomètre	
330.21	364.13	488.57	537.70	245.44	0.00	180.29	\$	Recettes par livraison	
2 042 2 062	1 413 2 830	1 633 3 472	1 301 4 408	236 5 384	***	4 878 622	kg km	Poids par livraison Distance par livraison	
2 002	2 000	0 472	4 400	0 00+	***	022	10111	Distance par invalour	
								Manitoba	
59,389	32,257	28,578	25,707	***	***	218,044	\$'000	Recettes	
b	а	р	С	е	е	a	1000	C.V. ²	
2 914	380	243	148	***	***	4 342	'000	Tonnes	
d	ь	Ь	C	е	Θ	C 450 040	1000	C.V.	
564 903	238 587	322 582	344 084	***	***	2 453 843	'000	Tonnes-kilomètres C.V.	
b	b	р	C	e	е	1 160 0	'000	Nombre de livraisons	
522.8	208.6	96.6	52.5			1,160.8 868.53	\$	Recettes par tonne	
738.71	604.78	828.63	1,135.10	***	***	2.15	\$	Recettes par tonne-kilomètre	
3.54	0.91	0.61 295.96	0.49 489.71	***	***	187.84	\$	Recettes par livraison	
113.61 5 574	154.63 1 821	295.96	2 818	***	***	3 740	kg	Poids par livraison	
355	674	1 341	2 312	***	***	804	km	Distance par livraison	
10.004	60 405	20.070	18.502	70		155.071	\$1000	Saskatchewan Recettes	
18,824	68,495	29,276 b	18,502 b	, o	 e ¹	195,071 b	Ψ 000	C.V.2	
594	c 2 225	741	192	D		3 871	'000	Tonnes	
			192 b	C	e1	b	000	C.V.	
b 277 50 3	519 96 5	469 598	312 769	213		1 916 876	'000	Tonnes-kilomètres	
2// 503 b		469 598 b	312 709 C	C C	e ¹	b		C.V.	
69.5	505.9	95.6	21.6	0.2		723.2	1000	Nombre de livraisons	
996.26	550.10	657.04	1,334.09	3,318.72		678.55	\$	Recettes par tonne	
1.59	2.63	1.10	0.76	1.24	***	2.19	\$	Recettes par tonne-kilomètre	
	135.41	306.27	858.17	334.97	***	214.43	\$	Recettes par livraison	
	1,323.40	300.27			***		kg		
270.94 8 544	4 399	7 749	8 909	374		5 352	RU	Poids par livraison	

Voir note(s) à la fin du tableau.

Table 4.7

For-hire Trucking, 1992: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination – Continued

			Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Ouá	On
	Destination		TN.	îPÉ.	NÉ.	NB.	Qué.	Oil
	Origin							
	Alberta							
97	Revenues	\$'000	•••	•••	3,791		14,922	40,00
98	C.V. ²		е	e ¹	d	е	С	
99	Tonnes	,000	•••				85	21
00	C.V.		e	e ¹	е	е	С	
01	Tonne-kilometres	'000					313 097	742 04
02	C.V.	000	е	e ¹	e	e	С	
03		'000			2.8		17.5	71.
	Number of shipments	\$					1.959.97	2,545.5
04	Revenue per tonne	\$	***	•••	***		0.53	0.7
05	Revenue per tonne-kilometre		•••	•••	1 000 45	***	854.97	558.7
06	Revenue per shipment	\$	***	•••	1,336.45	•••	4 848	3 05
07	Weight per shipment	kg	•••	•••		•••		
80	Distance per shipment	km	•••	•••	5 054	•••	3 708	3 31
	British Columbia						15.004	50.00
09	Revenues	\$'000			3,386	•••	15,601	50,09
10	C.V. ²		е	e ¹	d	е	С	
11	Tonnes	'000	***	***	•••	•••	63	18
12	C.V.		е	e ¹	е	е	С	
13	Tonne-kilometres	,000	•••	•••	***	***	290 991	788 14
14	C.V.		е	e ¹	е	е	C	
15	Number of shipments	'000			3.3		25.8	77
16	Revenue per tonne	\$	•••	***	,	***	1.392.25	3,782.7
17	Revenue per tonne-kilometre	\$		***	***		0.30	3.0
18	Revenue per shipment	\$	•••		1,011.22	***	605.04	642.8
					1,011.22		2 457	2 37
19 20	Weight per shipment Distance per shipment	kg km	•••	•••	5 871	***	4 641	4 32
	Yukon							
21	Revenues	\$'000					6	5
22	C.V.2	\$ 000	 e ¹	 e ¹	a ¹	**	C ¹	
		1000				**		
23	Tonnes	,000	-1	-1		••	b ¹	
24	C.V.	1000	e ¹	e ¹	a ¹	••		14
25	Tonne-kilometres	'000				**	60	14
26	C.V.		e ¹	e ¹	a ¹	**	b ¹	
27	Number of shipments	'000						0
28	Revenue per tonne	\$	***		9,207.84		1,351.64	6,115.2
29	Revenue per tonne-kilometre	\$		***	1.18		0.24	1.3
30	Revenue per shipment	\$	•••	***	340.69		454.96	138.
31	Weight per shipment	kg	***	•••	37		808	(
32	Distance per shipment	km	•••	•••	7 775	**	5 612	5 2
	Northwest Territories							
33	Revenues	\$'000	9	5	10	1	34	
34	C.V. ²		C ¹	a ¹	a ¹	a ¹	a ¹	
35	Tonnes	'000						
36	C.V.	500	b ¹	a ¹	a ¹	a ¹	a ¹	
37	Tonne-kilometres	'000	30	7	13	17	76	
	C.V.	000	b ¹	a ¹	a ¹	a ¹	a ¹	
38		2000	D.	a.	a.	a ·	a.	
39	Number of shipments	,000			4 AGE C1			
40	Revenue per tonne	\$	2,217.42	4,129.21	4,465.61	208.57	2,474.94	
41	Revenue per tonne-kilometre	\$	0.35	0.67	0.82	0.04	0.54	
42	Revenue per shipment	\$	592.21	4,533.87	4,898.57	593.17	4,240.90	
43	Weight per shipment	kg	293	1 098	1 225	2 844	2 146	
44	Distance per shipment	km	6 267	6 203	5 416	5 872	4 558	

See footnote(s) at end of table.

Tableau 4.7

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination – suite

Man.	Sask.	Alta.	B.C.	Yukon	N.W.T.	Total		Dastination	
IVI d.I I.	odsk.	Alb.	СВ.	Y UKON	T.N0	Total		Destination	
								Origine	
00.007	10.000	270.000	400.000					Alberta	
33,367	49,809	279,882	133,697	10,928	21,727	590,860	\$'000	Recettes	9
b	a	a	a	С	С	а		C.V. ²	9
477	1 038	12 998	1 920	60	117	16 930	,000	Tonnes	9
b	ь	b	а	d	C	a		C.V.	10
616 612	662 826	3 246 120	1 583 946	132 462	169 595	7 539 850	,000	Tonnes-kilomètres	10
b	b	b	a	d	C	a		C.V.	10
90.8	197.2	1,509.9	498.4	30.6	74.2	2,495.0	'000	Nombre de livraisons	10
609.26	608.48	544.00	935.74	1,335.39	1,082.00	727.65	\$	Recettes par tonne	10
0.47	0.99	1.99	1.16	0.65	0.74	1.59	\$	Recettes par tonne-kilomètre	10
367.58	252.64	185.37	268.26	357.12	292.99	236.82	\$	Recettes par livraison	10
5 256	5 264	8 609	3 853	1 969	1 580	6 785	kg	Poids par livraison	10
1 315	650	298	847	2 054	1 588	652	km	Distance par livraison	10
								Colombie-Britannique	
26,481	20,352	91,233	359,545	9,692	3,511	581,818	\$'000	Recettes	10
b	b	a	a	d	d	а		C.V. ²	11
185	167	1 624	12 216	***	17	14 503	'000	Tonnes	11
С	b	b	b	е	d	b		C.V.	11
419 945	268 603	1 199 738	3 935 093	63 950	28 733	7 061 080	,000	Tonnes-kilomètres	11
С	b	b	С	d	d	b		C.V.	11
64.8	58.9	309.6	2,285.5	23.4	5.3	2,858.4	,000	Nombre de livraisons	11
,306.22	680.90	1,101.46	1,221.27	***	1,250.02	1,319.86	\$	Recettes par tonne	11
0.55	0.41	1.28	16.27	2.43	0.45	13.22	\$	Recettes par tonne-kilomètre	11
408.90	345.83	294.66	157.31	413.91	662.67	203.54	\$	Recettes par livraison	11
2 856	2 842	5 244	5 345	***	3 175	5 074	kg	Poids par livraison	11
2 376	1 681	1 039	308	2 432	2 591	646	km	Distance par livraison	12
								Yukon	
15	13	***	733	***	***	***	\$'000	Recettes	12
C ¹	c ¹	е	d	е	e ¹	е		C.V. ²	12
	***	***	***	24	***	32	'000	Tonnes	12
C ¹	e ¹	е	е	е	e ¹	d		C.V.	12
41	***	***	***	***	***	27 639	'000	Tonnes-kilomètres	12
C ¹	e ¹	е	е	е	e ¹	d		C.V.	12
			4.1	25.0		32.5	,000	Nombre de livraisons	12
2,326.65	***	***	***	***	***	***	\$	Recettes par tonne	12
0.70	***	***	***	***	***	***	\$	Recettes par tonne-kilomètre	12
468.41	505.82	***	180.99	***	***	***	\$	Recettes par livraison	13
399	***	***	***	955	***	968	kg	Poids par livraison	13
3 335	2 701	***	2 392	527	0 0 0	960	km	Distance par livraison	13
								Territoires du Nord-Ouest	
***	20	1,311	***	7	7,034	9,859	\$'000	Recettes	13
e ¹	a¹	d	e ¹	a ¹	С	С		C.V. ²	13
***		•••	***	***	86	100	,000	Tonnes	13
e ¹	a ¹	е	e ¹	a ¹	С	С		C.V.	13
	27	***	***	8	36 456	53 875	,000	Tonnes-kilomètres	13
e ¹	a ¹	е	e ¹	a ¹	С	С		C.V.	13
	**	4.5	**		4.3	9.8	,000	Nombre de livraisons	13
	1,550.89	***	***	2,113.57	435.01	936.09	\$	Recettes par tonne	14
	0.81	***	w 0 0	0.89	1.16	1.03	\$	Recettes par tonne-kilomètre	14
	0.01				4 606 40	1,003.73	\$	Recettes par livraison	14
•••		290.77	***	3,318.69	1,636.10	1,000.70			
	4,882.46	290.77	***	3,318.69 1 617	20 049	10 217	kg	Poids par livraison Distance par livraison	14

Voir note(s) à la fin du tableau.

Table 4.7 For-hire Trucking, 1992: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination - Concluded

			Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	04	0-4
	Destination		TN.	îPÉ.	NÉ.	NB.	Qué.	Ont.
	Origin							
	Total							
145	Revenues	\$'000	91,083	24,488	204,186	210,346	897,478	1,439,856
146	C.V.2		b	b	а	а	a	а
147	Tonnes	'000	879	364	3 823	6 439	23 730	47 888
148	C.V.		b	b	b	b	а	a
149	Tonne-kilometres	'000	1 042 241	155 813	1 802 224	1 979 923	8 634 402	13 548 501
150	C.V.		d	С	a	b	a	8
151	Number of shipments	'000	286.8	158.9	946.1	926.7	4,683.7	9,207.9
152	Revenue per tonne	\$	1,537.07	769.76	772.26	850.62	711.90	798.99
153	Revenue per tonne-kilometre	\$	2.01	2.25	2.36	1.89	3.05	5.59
154	Revenue per shipment	\$	317.55	154.07	215.81	226.98	191.62	156.37
155	Weight per shipment	kg	3 063	2 292	4 041	6 948	5 066	5 201
156	Distance per shipment	km	1 508	633	740	623	454	384

Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

a: C.V. range 0% - 5% 6% - 10% b: 11% - 20% C: 21% - 30% d: over 30%

An estimates whose C.V. is greater than 30% is considered unreliable and therefore the value has been suppressed.

Average revenue per tonne =

estimates of revenue per tonne estimate of the number of shipments

Average revenue per tonne-kilometre =

estimates of revenue per tonne-kilometre estimate of the number of shipments

Average length of haul =

estimates of kilometre

estimate of the number of shipments

Average weight per shipment =

estimates of weight estimate of the number of shipments

Average revenue per shipment =

estimates of revenue

estimate of the number of shipments

Coefficient of variation, see Chapter VII.

The averages published in Chapters IV and V are shipment-based averages: each represents, for each cell or domain of interest, an average of the ratios calculated from the estimates of specific variables for each shipment. The result differs considerably from an overall average based on the estimated variables for the domain. The method which has been chosen yields statistics which are averages per shipment.

Tableau 4.7

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination – fin

Man.	Sask.	Alta.	B.C.	V 1	N.W.T.			_	
Man.	Sask.	Alb.	CB.	Yukon	T.NO	Total		Destination	
								Origine	
								Total	
218,118	215,830	609,223	732,079	24,373	36,012	4,703,074	\$'000	Recettes	145
а	а	а	a	C	С	а		C.V. ² .	146
4 613	3 962	16 146	14 913	120	231	123 108	'000	Tonnes	147
С	b	b	b	С	b	а		C.V.	148
2 804 623	2 111 300	7 088 603	8 097 367	215 324	272 790	47 753 034	,000	Tonnes-kilomètres	149
а	b	a	b	С	С	а		C.V.	150
975.9	1,090.2	2,368.6	3,220.3	82.8	92.0	24,039.9	,000	Nombre de livraisons	151
946.85	707.35	796.86	1,283.87	1,403.79	1,419.99	867.54	\$	Recettes par tonne	152
2.27	1.66	1.58	11.79	1.82	0.79	4.85	\$	Recettes par tonne-kilomètre	
223.50	197.98	257.21	227.34	294.43	391.56	195.64	\$	Recettes par livraison	154
4 726	3 635	6 817	4 631	1 453	2 507	5 121	kg	Poids par livraison	155
1 016	765	934	898	1 841	1 798	612	km	Distance par livaison	156

¹ Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 livraisons, la prudence est à conseiller.

Coefficient de variation, voir chapitre VII.

a: C.V. rang 0% - 5% b: 6% - 10%

c: 11% - 20% d: 21% - 30%

e: plus de 30% Une estimation dont le C.V. est supérieur à 30% est jugée non fiable, donc la valeur n'est pas publiée.

Recettes moyennes par tonne =

estimations des recettes par tonne

estimation du nombre de livraisons

Recettes moyennes par tonne-kilomètre =

estimations des recettes par tonne-kilomètre

estimation du nombre de livraisons

Longueur moyenne des voyages =

estimations des kilomètres

estimation du nombre de livraisons

Polds moyen des livraisons =

estimations du poids

estimation du nombre de livraisons

Recettes moyennes des livraisons =

estimations des recettes

estimation du nombre de livraisons

³ Les moyennes publiées dans la section portant sur le camionnage pour compte d'autrui sont des moyennes fondées sur les livraisons: chaque moyenne représente, pour chaque case ou domaine d'intérêt, la moyenne des ratios calculés à partir des estimations de certaines variables de chaque livraison. Le résultat varie considérablement de la moyenne globale fondée sur les variables estimées pour le domaine. La méthode choisie donne des statistiques correspondant à des moyennes par livraison.

Table 4.8 For-hire Trucking, 1992: Intraprovincial Traffic

Tableau 4.8

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Volume de transport intraprovincial

	Revenues	Share of Total		Share of Total	Tonne- Kilometres	Share of Total	Shipments	Share of Total
	Recettes	Part du total	Tonnes	Part du total	Tonnes- kilomètres	Part du total	Livraisons	Part du total
	\$'000,000	%	'000 000	%	'000 000	%	'000,000	%
Ontario	990	41	41.8	43	7 504	36	7.3	45
Quebec – Québec British Columbia – Colombie-	500	21	17.4	18	3 884	19	3.0	19
Britannique	360	15	12.2	13	3 935	19	2.3	14
Alberta Other Intraprovincial Movements - Autres	280	12	13.0	13	3 246	16	1.5	9
mouvements intraprovinciaux	287	12	12.7	13	2 362	11	2.0	12
Total, Intraprovincial	2,417	100	97.1	100	20 932	100	16.1	100

Table 4.9 For-hire Trucking, 1992: Interprovincial Traffic

Tableau 4.9

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Volume de transport interprovincial

	Revenues	Share of Total	_	Share of Total	Tonne- Kilometres	Share of Total	Shipments	Share of Total
	Recettes	Part du total	Tonnes	Part du total	Tonnes- kilomètres	Part du total	Livraisons	Part du total
	\$'000,000	%	'000 000	%	'000 000	%	'000,000	%
Ontario to Quebec de l'Ontario au Québec	317	14	5.3	20	3 265	12	1.5	19
Quebec to Ontario – du Québec à l'Ontario	252	11	4.6	18	2 783	10	1.4	18
Ontario to British Columbia – de l'Ontario à la Colombie-Britannique	141	6	0.3	1	1 498	6	0.3	3
Alberta to British Columbia – de l'Alberta à la Colombie-Britannique	134	6	1.9	7	1 584	6	0.5	6
Ontario to Alberta – de l'Ontario à l'Alberta	127	6	0.4	2	1 441	5	0.3	3
Other Interprovincial Movements – Autres mouvements interprovinciaux	1,316	58	13.4	52	16 251	61	4.0	50
Total, Interprovincial	2,286	100	26.0	100	26 821	100	8.0	100

Table 4.10

For-hire Trucking, 1992: Ranking of Census
Metropolitan Areas by Originating Movements,
Selected Estimates based on Revenues

Tableau 4.10

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises en provenance de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes

	Revenues	Rank		Rank	Tonne- kilometres	Rank	Shipments	Rank
Origin - Origine	Recettes	Classe- ment	Tonnes	Classe- ment	Tonnes- kilomètres	Classe- ment	Livraisons	Classe- ment
	\$'000		'000		'000		,000	
Toronto	841,063	1	15 199	1	6 484 468	1	5,841	1
Montreal	481,529	2	8 545	2	3 660 001	2	3,292	2
Vancouver	323,249	3	4 113	5	2 633 044	3	2,080	3
Edmonton	233,618	4	5 069	3	2 511 226	4	1,189	4
Winnipeg	158,955	5	2 099	7	1 424 936	6	994	6
Calgary	133,054	6	2 393	6	1 506 036	5	761	5
Hamilton	101,427	7	4 200	4	1 111 247	7	460	7
Kitchener	68,878	8	1 329	10	473 009	14	383	14
Halifax	68,702	9	1 798	8	535 214	11	420	11
Saskatoon	62,426	10	1 263	12	549 646	10	333	10
Quebec	62,109	11	1 431	9	494 673	12	311	12
London	52,711	12	1 191	14	404 719	16	304	16
Windsor	47,589	13	1 110	15	474 748	13	278	13
Regina	42,150	14	1 221	13	567 720	9	241	9
St.Catherines-Niagara	38,979	15	1 324	11	440 514	15	108	15
Ottawa-Hull .	37,317	16	622	18	217 142	19	192	19
Saint John	32,837	17	986	16	252 040	18	138	18
Oshawa	31,842	18	529	19	153 379	22	234	22
Sudbury	18,285	19	416	22	193 486	21	69	21
Thunder Bay	16,756	20	434	21	290 858	17	75	17
Trois-Rivières	15,516	21	***	20	137 278	23	49	23
Chicoutimi-Jonquière	14,108	22	313	23	206 322	20	30	20
Victoria	12,788	23		17	***	8	51	8
St.John's	12,384	24	173	24	128 659	24	82	24
Total	2,908,272		56 903		25 713 240		17,915	
Grand total - Total Général	4,703,074		123 108		47 753 034		24,040	

Table 4.11
For-hire Trucking, 1992: Ranking of Census
Metropolitan Areas by Destination Movements,
Selected Estimates based on Revenues

Tableau 4.11

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises à destination de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes

	Revenues	Rank		Rank	Tonne- kilometres	Rank	Shipments	Rank
Destination	Recettes	Classe- ment	Tonnes	Classe- ment	Tonnes- kilomètres	Classe- ment	Livraisons	Classe- ment
	\$'000		'000		'000		'000	
Toronto	456,083	1	18 428	1	4 860 975	1	2,829	1
Montreal	341,868	2	8 531	2	3 813 818	2	1,707	2
Vancouver	297,064	3	4 586	3	3 551 989	3	1,084	3
Edmonton	177,546	4	3 570	5	2 151 644	4	595	4
Calgary	150,973	5	2 197	7	1 699 611	6	495	6
Winnipeg	128,833	6	1 394	10	1 789 488	5	420	5
Ottawa-Hull	106,448	7	1 782	9	689 263	10	724	10
Halifax	91,840	8	1 201	15	898 077	7	336	7
Quebec	88,223	9	1 942	8	825 941	8	512	8
Hamilton	79,714	10	4 520	4	823 321	9	540	9
Regina	57,896	11	745	19	599 177	11	232	11
Saskatoon	52,170	12	789	18	551 941	12	235	12
London	49,934	13	1 258	14	332 895	20	386	20
Kitchener	48,550	14	1 393	11	347 458	19	412	19
Saint John	43,445	15	2 286	6	449 482	14	206	14
Victoria	41,081	16	446	22	180 360	22	216	22
St.Catherines-Niagara	39,805	17	1 370	12	403 267	15	265	15
Windsor	39,661	18	987	16	378 327	17	271	17
St.John's	38,662	19	309	24	549 793	13	96	13
Sudbury	38,409	20	822	17	360 190	18	208	18
Thunder Bay	38,253	21	347	23	395 214	16	160	16
Oshawa	25,880	22	1 296	13	233 422	21	267	21
Chicoutimi-Jonquière	22,400	23	595	21	136 200	24	156	24
Trois-Rivières	17,799	24	632	20	141 769	23	128	23
Total	2,472,538		61 427		26 163 623		12,478	
Grand Total - Total général	4,703,074		123 108		47 753 034		24,040	

Table 4.12 For-hire Trucking, 1992: Major Commodity Movements by Region, Based on Tonnage

Tableau 4.12

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Principaux mouvements de marchandises par région, selon les tonnes transportées

Origin	Doctination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine	Destination	Produit	Recettes	Tonnes
			(\$'000)	('000)
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	Intraregional – Intrarégional	43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non	27,636 14,106	1 55 1 1 403
		métalliques (sauf houille et pétrole) 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients		
		alimentaires et prép. alim. 06 Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal	30,851	842
		Prep.) - Grains de céréales (incluant semence, farine, semoule)	16,098	491
		Total	265,699	9 613
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	Interregional - Intrarégional	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois 9 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes	6,427	216
		et préparations à base de légumes 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients	6,056	119
		alimentaires et prép. alim. 35 Paper and Paperboard – Papier et carton 21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) – Prod. bruts d'or. vég.,n.comes. (sauf	7,923 3,946	115 107
		tabac, fibres, bois)	3,889	88
		Total	82,714	1 226
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	Total		348,413	10 839
Quebec - Québec	Intraregional - Intrarégional	23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits	31,718	2 515
	maegona	minéraux non métalliques de base 43 Petroleum and Coal Products – Produits du	37,343	1 701
		pétrole et de la houille 37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits	24,873	•••
		en textiles 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques	98,441	1 622
		(sauf houille et pétrole)	19,459	•••
		Total	499,586	17 442
Quebec - Québec	Interregional – Intrarégional	37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	63,150	516
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé 14 Other Foods, Food Materials and Food	41,145	442
		Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	32,305	413
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	18,080	401
		33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	14,468	386
		Total	479,720	5 914
Quebec - Québec	Total		979,307	23 356

Table 4.12

For-hire Trucking, 1992: Major Commodity

Movements by Region, Based on Tonnage –
Continued

Tableau 4.12

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Principaux mouvements de marchandises par région, selon les tonnes transportées – suite

Origin	Dankingth	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine	Destination	Produit	Recettes	Tonnes
			(\$'000)	('000)
Ontario	Intraregional – Intrarégional	27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques		
	miral egional	(sauf houille et pétrole) 44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	50,985 46,674	9 985 4 104
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base 43 Petroleum and Coal Products – Produits du	63,858	3 623
		pétrole et de la houille 14 Other Foods, Food Materials and Food	40,886	2 834
		Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	79,079	2 140
		Total	990,465	41 770
Ontario	Interregional - Intrarégional	 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé 14 Other Foods, Food Materials and Food 	128,884	880
		Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages 47 Non-metallic Mineral Basic Products –	68,359 32,744	839 610
		Produits minéraux non métalliques de base 37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits	28,143	505
		en textiles	44,472	410
		Total	825,413	7 366
Ontario	Total		1,815,879	49 136
Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb.	Intraregional – Intrarégional	Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille Crude Non-metallic Minerals (except Coal and	78,412	4 856
		Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) 26 Coal, Crude Petroleum and Related Crude	29,649	2 552
		Products – Houille, pétrole brut et produits bruts connexes 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits	23,819	2 467
		minéraux non métalliques de base 25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap – Minerais de métaux, métaux de minerais,	32,584	1 177
		conc. et déchets	•••	***
		Total	599,877	21 609
Man., Sask. and Alta - Man., Sask. et Alb.	Interregional – Intrarégional	 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille 14 Other Foods, Food Materials and Food 	20,451	549
		Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire	34,142	312
		ou non classé	36,015	270
		O1 Meat and Meat Preparations - Viandes et préparations à base de viandes 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en	24,282	185
		bois	9,880	183
		Total	364,098	3 533

Table 4.12

For-hire Trucking, 1992: Major Commodity

Movements by Region Based on Tonnage –

Concluded

Tableau 4.12

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Principaux mouvements de marchandises par région, selon les tonnes transportées – fin

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine	Destination	Produit	Recettes	Tonnes
			(\$'000)	('000')
Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb.	Total		963,975	25 142
B.C. and Territories – CB. et Territoires	Intraregional – Intrarégional	23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	61,842	4 411
		33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois 43 Petroleum and Coal Products – Produits du	31,777	1 483
		pétrole et de la houille 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits	22,077	1 126
		minéraux non métalliques de base	23,461	873
		29 Other Waste and Scrap Materials - Autres déchets et rebuts	7,417	
		Total	384,052	12 385
B.C. and Territories -	Interregional -	33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en		
CB. et Territoires	Intrarégional	bois	15,715	330
		26 Coal, Crude Petroleum and Related Crude Products		
		Houille, pétrole brut et produits bruts connexes 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits	•••	
		minéraux non métalliques de base	4,597	186
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	21,382	159
		44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	8,447	130
		Total	211,447	2 250
B.C. and Territories - CB. et Territoires	Total		595,500	14 635
Canada	Total		4,703,074	123 108

Table 4.13
For-hire Trucking, 1992: Distribution of Truck
Traffic by Commodity Section

Tableau 4.13

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Ventilation du volume de camionnage par section de produits

		Percentage of	traffic	
		Proportion du	trafic	
Commodity - Produits	Revenues	Tonnon	Tonne- kilometres	Shipments
	Recettes	Tonnes	tonnes- kilomètres	Livraisons
	%	%	%	%
Live animals - Animaux vivants	1	1	1	_
Food, feed, beverage and tobacco - Denrées alimentaires				
aliments pour animaux, boissons et tabacs	17	15	19	15
Crude materials, inedible - Matières brutes non comestibles	9	30	17	6
Fabricated materials, inedible - Demi-produits non comestibles	34	41	41	25
End products, inedible - Produits finals non comestibles	31	10	15	46
General or unclassified freight - Fret ordinaire ou non classé	8	4	7	9
Total	100	100	100	100

Table 4.14

For-Hire Trucking, 1992: Selected Estimated for the Movements of Goods by Commodity Groups

Tableau 4.14

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits

Commodity - Produit	Revenues	Rank	T	Rank	Tonne- Kilometres	Rank	Shipments	Rank
Commodity - Produit	Recettes	Classe- ment	Tonnes	Classe- ment	Tonnes- kilomètres	Classe- ment	Livraisons	Classe- men
	\$'000		'000		'000		'000	
001 Cattle - Bovins	***	80	279	69		50	23	135
011 Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen – Viande (sauf volaille),			2,0	00	e00	30	20	100
fraîche, réfrigérée ou congelée 012 Poultry meat, fresh, chilled or frozen – Viande de volaille, fraîche, réfrigérée	72,156	17	809	31	763 248	17	468	9
ou congelée	18,822	56	282	68	112 157	81	128	42
051 Dairy products - Produits laitiers	64,489	19	1 812	19	484 863	26	214	24
061 Cereal grains, unmilled – Grains de	00.004	40	4 500					
céréales, non moulus	20,931	48	1 528	22	410 916	29	55	79
062 Cereal grains, milled – Grains de céréales, moulus	10,830	83	479	45	149 877	64	25	125
064 Other bakery products – Autres produits	10,630	03	4/9	45	149 8//	64	25	120
de boulangerie 091 Vegetables, fresh or chilled – Légumes,	35,583	30	760	32	182 769	53	163	35
frais ou réfrigérés	33,607	32	***	28	510 772	25	82	64
101 Sugar, molasses and syrups – Sucre, mélasses et sirops	14,737	64	633	26	170 205	54	30	110
104 Sugar preparations (including confectionery) – Prép. à base de sucre	14,757	04	033	36	178 395	54	30	110
(y compris les confiseries)	20,546	50	185	85	148 831	65	205	27
146 Other food preparations – Autres	005 404	4	E 000	0	0.074.004		4 474	0
préparations alimentaires 152 Cereal grains & by-products processed for feed – Grains de céréales &	335,491	1	5 909	3	3 374 961	1	1,471	3
sous-produits pour animaux	9,182	91	437	50	144 335	66	24	128
159 Complete feed - Aliments complets	13,805	69	459	47	159 810	61	61	78
171 Non-alcoholic beverages - Boissons non								
alcoolisées	18,652	57	677	35	323 794	33	41	95
172 Fermented alcoholic beverages – Boissons alcooliques fermentées	19,955	53	622	37	341 941	31	77	66
173 Distilled alcoholic beverages – Boissons	13,333	33	022	07	041 041	01		
alcooliques distillées	22,053	44	526	40	236 635	41	83	61
231 Logs and bolts - Billes et billots	20,468	51	1 973	17	***	10	55	80
236 Pulpwood (round wood) - Bois à pâte								
(bois rond)	***	129	***	41	95 059	96	15	170
238 Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	117,623	6	8 261	2	1 763 823	4	296	17
255 Nickel in ores, conc., oxides, matte,								
residue & scrap – Nickel, minerais, conc.,		175		20		103		120
oxydes, matte, résidus & déchets	***	175	***	30	***	103	***	120
259 Other metal-bearing ores, concentrates								
and scrap - Autres métaux, minerais, concentrés et déchets	20,953	47	1 155	26	338 400	32	50	84
262 Crude mineral oils – Huiles minérales	20,333	77	1 100		000 100			
brutes	26,576	40	2 781	15	584 594	23	93	53
271 Asbestos, unmanufactured, crude and	,							
fibre - Amiante, non ouvré, brut ou en								
fibres	***	78	***	39	138 719	71	23	134
276 Sand, gravel & crude stone - Sable, gravier et pierre brute	55,076	22	10 943	1	982 868	13	334	15
279 Other crude non-metallic minerals – Autres minéraux non métalliques bruts	52,715	24	3 569	10	1 177 583	11	121	46
291 Other waste & scrap materials – Autres	52,715	44	3 303	10	1 177 000			
déchets et rebuts	50,058	25	3 019	12	609 831	21	130	41
331 Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	99,711	9	4 178	7	2 159 141	3	171	33
331 Lumber and sawn timber - Bois de	99,711 14,553	9 66	4 178 440	7 49	2 159 141 271 140	36	171 35 242	103 22

Table 4.14

For-Hire Trucking, 1992: Selected Estimated for the Movements of Goods by Commodity Groups – Continued

Tableau 4.14

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits – suite

		Revenues	Rank		Rank	Tonne- Kilometres	Rank	Shipments	Rank
Con	nmodity - Produit	Recettes	Classe- ment	Tonnes	Classe- ment	Tonnes- kilomètres	Classe- ment	Livraisons	Classe- ment
		\$'000		'000		'000		'000	
	De la contraction de la contra								
371	Broad woven tabrics wholly or in part cotton – Tissus larges entière. ou en								
	partie de coton	239,373	3	2 874	14	1 360 247	7	1,487	2
401	Inorganic acids & oxygen comp. of								
	nonmet, or metalloid - Acides inorgan. &	45.440		400		440.400	00	07	447
	comp. d'oxy. de prod. non mét. ou mét.	15,148	62	489	44	140 166	69	27	117
402	Inorganic bases & metal. oxides,								
	hydroxides & peroxides - Bases inorganiques & oxydes, hydroxydes &								
	perox. métal.	26,255	41	949	29	262 817	39	44	92
404	Metallic salts & peroxysalts of	20,200	71	343	20	202 017	00		02
707	inorganic acids - Sels et persels								
	métalliques d'acides inorganiques	20,602	49	606	38	237 359	40	45	88
416	Chemical products, fertilizers &	,							
	fertilizer materials - Produits								
	chimiques, engrais & mat. fertilisantes	35,054	31	1 578	21	613 916	20	53	82
425	Plastics basic shapes and forms -								
	Profiles et formes de base en matière								
	plastique	28,666	38	443	48	219 713	43	118	48
428	Paints and related paint products -	00.000	00	054		474 070	50	101	00
	Peintures et produits connexes	26,862	39	351	58	171 072	58	191	30
429	Other chemical specialties, industrial –								
	Autres spécialitiés chimiques,	00 004	10	1 813	18	847 249	15	429	11
421	industrielles Gasoline – Essence	88,884 44,552	27	3 379	11	771 062	16	123	44
	Fuel oil – Mazout	83,756	12	5 454	4	1 323 304	8	184	31
	Refined and manufactured gases, fuel	50,750		0 404		1 020 004	•	104	
400	type – Gaz raffinés et fabriqués, type								
	combustible	28,706	37	1 133	27	356 305	30	48	85
439	Petroleum & coal products (exc. those in	-,							
	chemicals) - Dérivés du pétrole & de la								
	houille (sauf dérivés chim.)	66,561	18	2 990	13	893 272	14	139	39
443	Castings & forgings, iron & steel (exc.								
	pipes & fittings) - Moulages &								
	forgeages, de fer& acier(sauf tuyaux&								
	raccor)	14,224	67	***	46	***	42	66	71
445	Plate, sheet and strip, steel - Tôles,	74.070	40	4 440	^	4 005 007	_	011	06
440	feuilles et feuillards, d'acier	74,270	16	4 448	6	1 305 697	9	211	26
448	Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux	27 720	29	756	33	464 700	27	153	37
451	et tubes, de fer et d'acier Aluminum and aluminum alloys – Aluminium	37,720	29	/50	33	464 700	21	155	3/
451	et alliages d'aluminium	12,134	76	299	64	204 515	46	39	97
461	Structural and architectural metal	12,104	,0	200	04	204 313	40	03	3,
	products - Produits en métal de								
	construction & d'architecture	19,473	54	293	65	183 781	52	121	45
465	Bolts, nuts, nails, screws and basic								
	hardware - Boulons, écrous, clous, vis &								
	quincaillerie de base	30,920	36	266	70	215 238	44	278	18
469	Other metal fabricated basic products -								
	Autres demi-produits de base en métal	16,566	59	430	51	214 650	45	90	56
473	Glass basic products - Produits de base								
4==	en verre	32,485	35	506	42	307 021	34	137	40
475	Cement and concrete basic products –	05.055		4.400	-	4 001 555	4.0	454	00
470	Produits de base en ciment et en béton	85,855	11	4 462	5	1 091 552	12	154	36
4/9	Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non								
	métalliques de base	103,351	8	3 754	9	1 473 658	5	380	13
	metalliques de base	103,331	6	3 / 34	2	1 4/3 000	3	300	13

Table 4.14

For-Hire Trucking, 1991: Selected Estimated for the Movements of Goods by Commodity Groups - Concluded

Tableau 4.14

Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits – fin

Commodity Produit	Revenues	Rank	_	Rank	Tonne- Kilometres	Rank	Shipments	Rani
Commodity - Produit	Recettes	Classe- ment	Tonnes	Classe- ment	Tonnes- kilomètres	Classe- ment	Livraisons	Classe
	\$'000		'000		'000		'000	
494 Tile, floor & wall covering(exc. wood,								
met., cer. &etc) - Carreaux, couvre-sols								
& parements de mur (sauf bois)	15,884	61	156	94	97 536	92	119	47
509 Other machinery classified by function – Autres machines classées selon la fonction	44.075							
521 Drilling, excavating, mining, oil & gas	n 41,975	28	315	62	265 753	38	253	20
machinery - Mach. à forer, creuser,								
utiliser dans mine pour pétro	56,540	21	695	34	270 210	37	126	43
581 Passenger automobiles and chassis -	,		000	0.4	270 210	37	120	4,
Voitures particulières et chassis	116,853	7	1 237	25	436 625	28	999	
583 Trucks, chassis & truck tractors,								
commercial - Camions, châssis &	54.407							
tracteurs routiers, d'usage commerc. 588 Motor veh. engines, accessories, parts &	54,487	23	499	43	194 931	48	362	14
assemblies - Moteurs, acc., pièces &								
assemblages de véh. automobiles	132,786	5	1 266	24	557 198	24	1,062	
621 Pneumatic tires, new (tubeless or tube	102,700	v	1 200		337 196	24	1,002	
type) - Bandages pneu., neufs (avec ou								
sans chambres à air)	33,003	34	386	54	194 349	49	192	29
636 Audio & video recording & reproducing								
equipment – Mat. d'enregistre. & de reproduct. des sons & des images	7.000	104	00	400	07.404	404	407	
637 Electronic equip. components, chassis &	7,336	104	23	196	27 184	164	107	5
cabinetry - Acc., châssis & meubles pour								
matériel électronique	20,461	52	74	132	106 519	85	144	38
697 Miscellaneous electric equipment and	,	-						
appliances - Appareils & matériels								
électriques divers	21,825	46	144	98	100 689	90	180	3
41 Household furniture (inc. knocked down)								
Meubles de maison (y compris meubles	00 101	00	100	00	140 741	67	250	0.
non assemblés) 748 Furniture and fixture components –	33,191	33	166	92	143 741	67	250	2
Éléments de meubles et d'accessoires	***	55		114	***	130		25
788 Other apparel – Autres vêtements	47,362	26	131	103	203 003	47	537	- 8
301 Toilet preparations and cosmetics -								
Produits de toilette et produits de								
beauté	25,698	42	196	82	129 876	73	834	6
341 Floor coverings – Couvre-sols	21,936	45	122	108	101 956	88	202	28
867 Miscellaneous household and personal equipment (used) – Articles ménagers et								
personnels divers (usagés)	154,696	4	324	60	306 884	35	167	34
379 Other medicinal and pharmaceutical	.0.,000	•						
products - Autres médicaments et								
produits pharmaceutiques	18,191	58	103	115	80 557	100	601	7
381 Surgical & medical supplies (incl.								
veterinary) - Fournitures chirurgicales		7.4	07	100		141	116	49
& méd. (compris fourn. vet.) 393 Books and pamphlets – Livres et brochures	11,292	74 82	27 69	186 139	60 263	141 114	116 261	19
399 Other printed matter – Autres imprimés	22,949	43	195	83	141 169	68	233	23
901 Stationery and office paper supplies –	22,070	40	,,,,					
Papeterie et articles de bureau	16,181	60	97	118	69 966	105	318	16
951 Shipping and distribution containers and								
closures - Récip. contenants, conteneurs				00	504.044	00	410	
& fermet. livr. & distrib.	80,698	14	1 665	20	594 314	22	413	12
964 Paper end-products – Produits finals en	76,972	15	1 304	23	620 679	19	457	10
papier 91 Mail – Courrier	56,802	20	426	52	702 169	18	83	60
995 General freight - Fret général	317,809	2	4 067	B	2 857 388	2	1,958	1
							24,040	
Total for all commodities – Total pour tous les produits	4,703,074		123 108		47 753 034		24,040	

Table 4.15
For-Hire Trucking, 1992: Selected Statistics for Commodity Divisions by Shipment Weight (Ranked by Revenues)

Tableau 4.15

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Certaines statistiques pour les divisions de produits selon le poids (classées en fonction des recettes)

		Revenues		Tonne- kilometres	Shipments
Com	modity - Produit	Recettes	Tonnes	Tonnes- kilometres	Livraisons
		\$'000	,000	'000	,000
	Shipment Weight < = 10 000 kg - Poids d'expédition < = 10 000 kg				
E0	Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	284,509	2 318	976 414	2,386
58	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	232,999	1 309	1 239 658	1,842
99	Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	184,694	911	454 770	1,402
37	Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles	104,034	0.,		.,
86	Other Household and Personal Equipment (used) - Addes articles	153,836	284	278 543	191
	ménagers et personnels (usagés)	130,000	207	2,00.0	
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres	151 770	1 222	770 890	1,214
	aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	151,778		317 462	702
42	Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	85,585	519	317 402	102
96	Remaining End-products Classified by Material - Autres produits			004.070	534
	finals classés selon la matière	72,650	508	264 978	
46	Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	71,346	334	232 659	677
74	Furniture and Fixtures - Meubles et accessoires	70,791	260	184 681	595
95	Containers and Closures - Récipients, contenants, conteneurs et				
-	fermetures	52,930	504	194 933	339
50	Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function - Mach.				
-	non désignées ailleurs classées selon la fonction	50,548	175	146 323	379
47	Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non				
7/	métalliques de base	48,791	338	143 334	427
78	Apparel and Accessories – Vêtements et accessoires	46,056	129	156 645	554
_	Apparer and Allows For agior of alliages	44,730	302	184 029	357
44	Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	44,700	002	1010=0	
01	Meat and Meat Preparations - Viandes et préparations à base de	42,664	341	176 904	570
	viandes	42,004	341		
	Total (< = 10 000 kg)	2,360,966	13 961	8 505 433	19,769
	Otion and Waints and OOO kee Daide dlawnédition and OOO kee				
	Shipment Weight > 10 000 kg - Poids d'expédition > 10 000 kg				
43	Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	205,211	12 889	3 355 719	404
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres				
	aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	201,623	5 005	2 879 501	313
47	Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non				
7/	métalliques de base	183,093	8 715	2 876 271	292
23	Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	143,585	11 055	3 142 498	365
99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	143,518	3 222	2 341 125	205
	Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	121,049	5 196	2 764 851	186
33	Oracle New matellic Minerale (expect Cool and Potroloum) - Minéraly	121,040	0 .00		
27	Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) - Minéraux	120,879	15 509	2 383 026	467
	bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	112.811	6 200	2 222 297	208
44	Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages		2 896	1 606 030	126
35	Paper and Paperboard - Papier et carton	78,139			97
42	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	73,532	2 282	1 049 438	
40	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	72,794	2 580	851 939	88
37	Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	56,362	1 986	919 315	101
05	Dairy Products, Eggs and Honey - Produits laitiers, oeufs et miel	54,368	1 727	460 985	101
	Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de	F0.074	000	740 646	50
01		53,874	822	742 646	53
01	viandes				
01	Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) - Grains				
		47,042	2 523	688 047	102
01	Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) - Grains	47,042 2,342,10 8	2 523 109 147	688 047 39 247 530	4,271

Table 4.16
For-hire Trucking, 1992: Selected Estimates by Region of Origin by Weight Group

Tableau 4.16

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Certaines estimations selon la région d'origine et le poids

Regional totals - Totaux	regionaux		Regional totals - Totaux régionaux					
>	10 000 kg <	= 10 000 kg	>	10 000 kg	< = 10 000 kg			
Revenues - Recettes	\$'000,000	\$'000,000	Tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres	'000 000	'000 000			
Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	204	144	Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	3 196	452			
Quebec - Québec	449	531	Quebec - Québec	6 868	1 748			
Ontario	837	979	Ontario	12 985	3 450			
Man., Sask., and Alta			Man., Sask., and Alta	12 000	0 400			
Man., Sask., et Alb.	549	415	Man., Sask., et Alb.	10 191	1 719			
B.C. and Territories - CB.			B.C. and Territories - CB.	10 101	1713			
et Territoires	304	291	et Territoires	6 006	1 136			
Total	2,342	2,361	Total	39 248	8 505			
Tonnes	'000	'000	Shipments - Livraisons	'000	'000			
Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	9 718	1 121	Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	391	1.288			
Quebec - Québec	20 157	3 199	Quebec - Québec	843	4,166			
Ontario	43 353	5 784	Ontario	1,726	8,346			
Man., Sask., and Alta			Man., Sask., and Alta	1,720	0,040			
Man., Sask., et Alb.	22 769	2 373	Man., Sask., et Alb.	826	3,553			
B.C. and Territories - CB.		20,0	B.C. and Territories CB.	020	0,550			
et Territoires	13 151	1 484	et Territoires	484	2,417			
Total	109 147	13 961	Total	4.271	19.769			

Table 4.17
For-hire Trucking, 1992: Distribution of Truck
Traffic by Weight Group

Tableau 4.17

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Ventilation du volume de camionnage par groupe de poids

		Percenta	ge of traffic	
Weight group		Proportio	on du trafic	
Groupe de poids	Revenues	Tonnes	Tonne- kilometres	Shipments
	Recettes	Tomiles	tonnes- kilomètres	Livraisons
	%	%	%	%
Up to 100 kg - Jusqu'à 100 kg	6	-	-	34
100 to 999 kg - 100 à 999 kg	17	2	4	33
1 000 to 1 999 kg - 1 000 à 1 999 kg	10	2	3	9
2 000 to 4 499 kg - 2 000 à 4 499 kg	8	2	4	4
4 500 to 9 999 kg - 4 500 à 9 999 kg	11	5	7	4
10 000 to 19 999 kg - 10 000 à 19 999 kg	16	16	19	5
20 000 to 29 999 kg - 20 000 à 29 999 kg	16	23	27	5
30 000 to 44 999 kg - 30 000 à 44 999 kg	15	45	31	6
45 000 to 64 999 kg - 45 000 à 64 999 kg	1	. 3	3	-
65 000 kg and over - 65 000 kg et plus	_	1	1	-
Total	100	100	100	100

Table 4.18

For-hire Trucking, 1992: Selected Estimates by Commodity Section by Weight Group

	Uŗ	to - Jusqu'à 100 kg	100 - 999 kg	1 000 - 1 999 kg	2 000 - 4 999 kg	4 500 - 9 999 kg	10 000 - 19 999 kg
Live animals							
Revenues	\$'000	1	***	241	1,018	2,606	12,897
Tonnes	'000	1	3	441	18	66	300
Tonne-kilometres	'000	1	***	***	***	12 856	114 677
Shipments	'000	1	6	3	5	9	21
Food, feed, beverage and tobacco							
Revenues	\$'000	22,260	97,433	41,844	66,551	112,479	237,641
Tonnes	'000	38	460	315	688	1 832	5 333
Tonne-kilometres	'000	17 319	279 707	193 917	372 672	811 567	2 677 602
Shipments	'000	797	1,316	220	227	260	359
Crude materials, inedible							
Revenues	\$'000	1,447	10,815	5,234	5,546	10,273	64,316
Tonnes	'000	1	30	24	51	190	2 843
Tonne-kilometres	'000	1 404	18 498	18 066	26 526	77 058	781 842
Shipments	'000	35	60	17	17	28	175
Fabricated materials, inedi	ible						
Revenues	\$'000	69,405	218,787	86,044	87,709	119,610	189,364
Tonnes	,000	69	736	423	695	1 715	5 103
Tonne-kilometres	,000	42 364	451 423	266 871	397 268	802 954	2 458 291
Shipments	'000	1,567	2,152	300	236	250	329
End products, inedible							
Revenues	\$'000	149,859	387,364	290,678	203,506	182,425	172,556
Tonnes	'000	169	1 201	2 064	1 039	1 789	3 832
Tonne-kilometres	'000	132 427	970 857	972 029	714 239	1 010 349	1 897 951
Shipments	, '000	4,807	3,626	1,597	357	259	268
General or unclassified fre	eight						
Revenues	\$'000	28,384	68,444	27,886	29,319	87,881	88,085
Tonnes	'000	29	236	140	218	775	2 259
Tonne-kilometres Shipments	'000 '000	20 949 883	198 367 711	135 616 99	160 752 74	814 223 102	1 262 133 148
Total							
Revenues	\$'000	271,364	783,568	451,927	393,649	515,274	764,860
Tonnes	'000	307	2 665	2 971	2 710	6 366	19 670
Tonne-kilometres	'000	214 465	1 921 633	1 587 833	1 678 146	3 529 019	9 192 507
Shipments	'000	8,090	7,871	2,236	916	907	1,300

Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

Tableau 4.18 Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Certaines estimations selon la section de produits et le poids

		Total	65 000 kg and over - et plus	45 000 - 64 999 kg	30 000 - 44 999 kg	20 000 - 29 999 kg
Animaux vivants						
Recettes	\$'000	32,902	3281	1		
Tonnes	,000	1 026	351	1	***	335
Tonnes-kilomètres	,000	409 206	18 195 ¹	1		 14
Livraisons	,000	66	1	1	***	14
Denrées alimentaires, alimen pour animaux, boissons et tabacs						
Recettes	\$'000	818,172		3,942	54,607	180,096
Tonnes	,000	18 222	***	184	3 798	5 383
Tonnes-kilomètres	'000	8 882 423	***		1 107 433	3 285 013
Livraisons	'000	3,515		3	107	229
Matières brutes non comestibles						
Recettes	\$'000	434,549	3,652	11,289	224,733	97,244
Tonnes	,000	36 480	358	1 042	25 111	6 829
Tonnes-kilomètres	'000	8 259 648	236 560	276 994	5 284 276	1 538 424
Livraisons	'000	1,329	5	20	702	270
Demi-produits non comestible						
Recettes	\$'000	1,589,748	9,431	38,200	421,797	349,402
Tonnes	'000	50 458	739	2 909	24 922	13 147
Tonnes-kilomètres	'000	19 658 477	360 818	956 959	8 004 458	5 917 108
Livraisons	'000	6,102	10	60	686	538
Produits finals non comestibles						
Recettes	\$'000	1,451,186	1	1.942	14,721	47,676
Tonnes	3 000	12 391	1	1,942	716	1 455
Tonnes-kilomètres	'000	6 962 496	1		305 194	891 077
Livraisons	'000	10,981	1	2	20	64
Fret ordinaire ou non classé						
Recettes	\$'000	376,517	1	1	2,249	43,703
Tonnes	,000	4 531	1	1	127	707
Tonnes-kilomètres	'000	3 580 783	1	1	55 250	906 322
Livraisons	'000	2,047	1	1	4	33
Total						
Recettes	\$'000	4,703,074	15,290	56.032	721,115	729,994
Tonnes	'000	123 108	1 388	4 245	54 932	27 856
Tonnes-kilomètres	'000	47 753 034	693 459	1 394 310	14 810 823	12 730 827
Livraisons	'000	24,040	18	86	1,526	1,148

Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 livraisons, la prudence est à conseiller.

Table 4.19

For-hire Trucking, 1992: Selected Estimates by Originating Province/Territory by Weight Group

	Up	to - Jusqu'à 100 kg	100 - 999 kg	1 000 - 1 999 kg	2 000 - 4 999 kg	4 500 - 9 999 kg	10 000 - 19 999 kg
Newfoundland							
Revenues	\$'000	2,360	4,237	1,942	3,136	2,927	4.485
Tonnes	,000	2,300	15	7	3,130	44	98
Tonne-kilometres	,000	1 473	12 270	5 192	12 480	***	78 448
Shipments	'000	59	43	5 192	5	6	70 440
Prince Edward Island							
Revenues	\$'000	***	***	1	1,771	1,129	4,413
Tonnes	,000	**	5	41	10	24	85
Tonne-kilometres	'000	145	5 222	1	6 565	***	65 857
Shipments	'000	7	14	31	3	4	5
Nova Scotia							
Revenues	\$'000	6,414	14,731	11,584	10,214	14,096	26,662
Tonnes	'000	9	74	83	68	189	647
Tonne-kilometres	,000	4 010	35 089	35 351	32 351	58 373	261 900
Shipments	'000	216	229	62	22	27	43
New Brunswick	410.00				40.00		
Revenues	\$'000	6,662	17,247	12,002	10,470	20,676	32,047
Tonnes	,000	9	81	103	84	303	794
Tonne-kilometres	'000	3 579	35 997	39 843	38 340	106 060	358 445
Shipments	'000	189	247	77	29	43	52
Quebec						404.004	450.004
Revenues	\$'000	62,669	172,716	95,573	77,406	124,381	159,291
Tonnes	,000	60	531	675	564	1 403	5 055
Tonne-kilometres Shipments	'000 '000	45 601 1,666	344 342 1,617	276 662 507	313 497 190	787 213 200	1 788 851 328
Ontario							
Revenues	\$'000	116,525	335,561	180,772	171,799	206,821	295,273
Tonnes	,000	132	1 100	1 205	1 231	2 788	8 092
Tonne-kilometres	,000	94 680	854 643	625 219	730 913	1 398 765	3 366 044
Shipments	,000	3,635	3,133	911	416	399	549
Manitoba							
Revenues	\$'000	11,305	41,148	20,570	18,031	29,825	30,205
Tonnes	,000	17	150	119	112	264	503
Tonne-kilometres	,000	13 307	137 931	84 274	101 652	279 163	451 152
Shipments	,000	410	458	89	37	36	33
Saskatchewan							
Revenues	\$'000	8,062	20,961	13,162	11,483	8,776	28,557
Tonnes	,000	10	84	100	67	120	597
Tonne-kilometres	,000	4 344	39 320	44 014	41 205	72 947	406 201
Shipments	'000	225	259	74	23	16	39
Alberta							
Revenues	\$'000	22,937	78,095	48,538	39,697	49,050	104,350
Tonnes	'000	30	284	306	247	557	2 147
Tonne-kilometres	,000	21 483	206 808	183 623	170 166	376 836	1 369 479
Shipments	'000	688	875	229	85	80	137
British Columbia, Yukon and Northwest Territories							
Revenues	\$'000	34,114	96,852	67,164	49,641	57,594	79,577
Tonnes	,000	37	340	369	313	674	1 652
Tonne-kilometres	'000	25 843	250 010	289 868	230 975	424 057	1 046 128
Shipments	'000	995	997	279	105	96	108
Canada							
Revenues	\$'000	271,364	783,568	451,927	461,406	447,518	764,860
Tonnes	'000	307	2 665	2 971	3 338	5 737	19 670
Tonne-kilometres	,000	214 465	1 921 633	1 587 833	2 027 601	3 179 631	9 192 507
Shipments	'000	8,090	7,871	2,236	1,049	774	1,300

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

Tableau 4.19

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Certaines estimations selon la province ou le territoire d'origine et le poids

20 000 - 29 999 kg	30 000 - 44 999 kg	45 000 - 64 999 kg	65 000 kg and over - et plus	Total		
						Terre-Neuve
6,301	2,548	155	1	28,106	\$'000	Recettes
153	199	12	1	546	,000	Tonnes
136 971	46 390	3 504	1	316 978	,000	Tonnes-kilomètres
6	6		1	137	'000	Livraisons
						Île du Prince-Édouard
13,218	1	**	1	23,704	\$'000	Recettes
356	1	**	1	498	'000	Tonnes
289 751	1	**	1	388 632	'000	Tonnes-kilomètres
15	1	**	1	52	'000	Livraisons
27,349	45 445	roc1				Nouvelle-Écosse
	15,415	506¹	**	126,972	\$'000	Recettes
1 304	1 131	231	**	3 529	,000	Tonnes
446 173	254 567	6 6671		1 134 486	'000	Tonnes-kilomètres
54	33	1	**	686	'000	Livraisons
45,885	23,565	717 ¹	1	160.606	#1000	Nouveau-Brunswick
2 432	23,505	311	481	169,632	\$'000	Recettes
				6 266	,000	Tonnes
737 881	459 190	18 1371	1	1 808 412	'000	Tonnes-kilomètres
98	69	11	11	805	,000	Livraisons
455 407	404 447			0	410.7.7	Québec
155,487	121,447	7,970		979,307	\$'000	Recettes
6 486	7 996	455	131	23 356	'000	Tonnes
2 457 864	2 323 324	210 628	68 337	8 616 319	'000	Tonnes-kilomètres
264	231	9	2	5,009	'000	Livraisons
						Ontario
220,945	267,832	15,451	4,899	1,815,879	\$'000	Recettes
7 923	24 671	1 387	606	49 136	,000	Tonnes
3 764 697	4 953 561	331 461	314 998	16 434 961	'000	Tonnes-kilomètres
328	685	28	8	10,072	'000	Livraisons
						Manitoba
40,635	22,722	3,253	1	218,044	\$'000	Recettes
1 322	1 602	206	1	4 342	'000	Tonnes
816 652	481 661	75 863	12 191 ¹	2 453 843	,000	Tonnes-kilomètres
54	46	4	11	1,161	'000	Livraisons
						Saskatchewan
33,663	27,029	3,219	1	155,071	\$'000	Recettes
1 027	1 512	337	1	3 871	'000	Tonnes
566 755	643 803	91 146	1	. 1 916 876	,000	Tonnes-kilomètres
43	40	7	1	723	,000	Livraisons
05.050	407.040	40.405	0.007	E00.000	\$1000	Alberta
95,656	137,212	12,427	2,897	590,860	\$'000	Recettes Tonnes
3 624	8 730	802	204	16 930	'000 '000	Tonnes Tonnes-kilomètres
1 841 556 151	2 904 087 237	329 019 16	136 793 3	7 539 850 2,495	'000	Livraisons
						Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest
90,855	103,143	12,334	4,227	595,500	\$'000	Recettes
3 229	6 700	992	329	14 635	'000	Tonnes
1 672 528	2 736 565	327 886	138 785	7 142 594	,000	Tonnes-kilomètres
134	180	20	5	2,901	'000	Livraisons
						Canada
729,994	721,115	56,032	15,290	4,703,074	\$'000	Recettes
27 856	54 932	4 245	1 388	123 108	,000	Tonnes
12 730 827	14 810 823	1 394 310	693 459	47 753 034	'000	Tonnes-kilomètres
1,148	1,526	86	18	24,040	'000	Livraisons

Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 livraisons, la prudence est à conseiller

Table 4.20
For-hire Trucking, 1992: Selected estimates by Commodity Section by Distance Group

		Up to - Jusqu'à 49 km	50 - 99 km	100 - 199 km	200 - 299 km	300 - 499 km
Live animals						
Revenues Tonnes	\$'000 '000	1,209 65	4,774	5,728 231	2,894 118	2,588 97
Tonne-kilometres Shipments	'000 '000	2 406 8	14	33 226 16	28 245 7	37 349 6
Food, feed, beverage						
and tobacco						
Revenues	\$'000	25,700	56,817	107,754	79,148	113,412
Tonnes Tonne-kilometres	'000	1 501 55 712	2 777 202 558	4 045 590 054	2 165 546 913	2 474 963 929
Shipments	'000	188	404	687	513	632
Crude materials, inedible	;					
Revenues	\$'000	32,447	62,362	90,614	65,359	78,644
Tonnes Tonnes Hilamatras	,000	8 002	8 925	7 362 1 049 167	4 503 1 087 659	4 111 1 581 191
Tonne-kilometres Shipments	'000	282 936 267	649 391 305	276	167	146
Fabricated materials, ine	edible					
Revenues	\$'000	55,964	113,450	173,294	171,799	240,257
Tonnes Tonne-kilometres	'000	5 332 196 069	8 716 621 978	8 803 1 279 376	7 287 1 804 947	7 340 2 852 284
Shipments	'000	400	765	976	854	928
End products, inedible						
Revenues	\$'000	47,124	86,105	137,730	116,691	172,985
Tonnes Tonne-kilometres	'000 · '000	1 201 42 651	1 791 134 336	2 201 323 627	1 514 375 171	1 636 633 545
Shipments	'000	951	1,206	1,621	1,343	1,656
General or unclassified	freight					
Revenues	\$'000	8,605	16,036	26,162	20,209	31,904
Tonnes Tonne-kilometres	'000	299 10 454	497 36 151	770 117 838	354 89 857	463 179 710
Shipments	'000	150	199	285	232	274
Total						
Revenues	\$'000	171,050	339,544	541,282	456,100	639,791
Tonnes Tonne-kilometres	'000 '000	16 399 590 231	23 003 1 666 806	23 411 3 393 288	15 941 3 932 784	16 121 6 248 008
Shipments	,000	1,964	2,892	3,861	3,117	3,642

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

Tableau 4.20

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Certaines estimations selon la section de produits et la distance

500 - 749 km	750 - 999 km	1 000 - 1 499 km	1 500 km and over - et plus	Total		
						Animaux vivants
2,874	3,341	1,953	***	32,902	\$'000	Recettes
70	59	38	***	1 026	,000	Tonnes
43 018	50 163	44 933		409 206	'000	Tonnes-kilomètres
4	4	2	•••	66	'000	Livraisons
						Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabac
107,203	56,634	94,933	176,571	818,172	\$'000	Recettes
2 052	881	1 075	1 253	18 222	,000	Tonnes
1 248 520	755 842	1 326 642	3 192 225	8 882 423	'000	Tonnes-kilomètres
418	186	236	251	3,515	'000	Livraisons
						Matières brutes non comestibles
45,736	13,428	21,500	24,459	434,549	\$'000	Recettes
1 695	400	765	***	36 480	'000	Tonnes
1 018 157	342 591	910 354		8 259 648	,000	Tonnes-kilomètres
72	22	31	44	1,329	'000	Livraisons
						Demi-produits non comestibles
292,311	150,246	153,654	238,771	1,589,748	\$'000	Recettes
6 560	2 755	2 153	1 513	50 458	'000	Tonnes
4 044 657	2 344 666	2 579 578	3 934 971	19 658 477	,000	Tonnes-kilomètres
1,010	382	356	431	6,102	'000	Livraisons
						Produits finals non comestibles
214,869	94,246	140,056	441,380	1,451,186	\$'000	Recettes
1 762	524	718	1 045	12 391	'000	Tonnes
1 076 336	445 030	864 642	3 067 157	6 962 496	'000	Tonnes-kilomètres
1,678	579	664	1,284	10,981	'000	Livraisons
						Fret ordinaire ou non classé
63,142	19,641	37,091	153,726	376,517	\$'000	Recettes
958	197	311	682	4 531	,000	Tonnes
574 857	164 810	381 106	2 025 999 265	3 580 783 2,047	'000 '000	Tonnes-kilomètres Livraisons
389	116	136	265	2,047	000	LIVI 213-0115
						Total
726,136	337,537	449,187	1,042,448	4,703,074	\$'000	Recettes
13 098	4 815	5 060	5 260	123 108	'000	Tonnes
8 005 545	4 103 103	6 107 255	13 706 041	47 753 034	'000 '000	Tonnes-kilomètres Livraisons
3,570	1,290	1,425	2,278	24,040	000	LIVI GIOUIIO

¹ Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 livraisons, la prudence est à conseiller.

Table 4.21 For-hire Trucking, 1992: Selected Ratios for the 10 Major Commodity Divisions Based on Revenues

Tableau 4.21 Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Certains ratios pour les 10 principales divisions de produits, fondés sur

		Estimated Revenues	Estimated Rev/Ship	Estimated Rev/Tonne	Estimated Wt/Ship
	Commodity - Produit	Recettes estimatives	Recettes estimatives par livraison	Recettes estimatives par tonne	Poids estimatif par livraison
		\$'000	\$	\$	kg
99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	376,517	183.8	1,399.6	2 213
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	353,401	231.5	409.0	4 080
58	Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	310,204	127.1	589.1	1 257
37	Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	241,056	160.4	929.3	1 928
43	Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	232,452	445.1	172.9	25 233
47	Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	231,884	322.3	641.8	12 586
42	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	159,117	199.1	858.5	3 506
86	Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés)	158,896	810.5	832.9	2 043
44	Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	157,541	278.7	494.0	11 504
23	Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	149,918	388.5	37.7	28 741

les recettes

Chapter V

Commodity Origin and Destination Statistics – For-Hire Trucking Activity Canada – United States Traffic

Chapitre V

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, camionnage pour compte d'autrui, trafic entre le Canada et les États-Unis

Summary

About one-fifth (26 million tonnes) of the freight transported by Canada-based for-hire truckers with annual intercity revenues of \$1 million or more crossed the Canada-U.S. border in 1992, on average that is about 7,000 loads every day1. These truckers earned 30% of their revenues from the transborder cartage, roughly \$2 billion. The revenues earned from transborder trucking were up 12% from \$1.8 billion in 1991. The number of shipments trucked across the border was 3.6 million, roughly 13% of the Canada-based carriers' total. There were 3.4 million shipments trucked across the border in 1991, and 3.3 million in 1990 reflecting the increased trade with the United States. [See the Summary section of Chapter IV Commodity Origin and Destination Statistics – For-Hire Trucking Activity, page 51 for estimates on the Canada-based carriers' total activity.]

Canada's economy is heavily dependent on trade and with its largest trading partner right next door, it's not surprising that so many of the Canadian for-hire trucking companies represented by the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey² moved freight across the Canada-United States border. In 1992, there were 940 Canada-based for-hire trucking companies with annual intercity revenues of \$1 million or more on the survey frame and half of them had Canada-United States movements.

Trade with the United States

and data limitations

In 1992, a strengthening U.S. economy sparked higher Canadian export sales. Measured by the dollar value of goods, the United States received over three-quarters of Canada's total exports, while 65% of Canada's total imports also came from the United States.

Load equivalent to shipment(s) weighing 10,000 kg or more.

Chapter VII for details on the survey coverage, methodology

Refer to the Summary at the beginning of Chapter IV, and

Trade with the United States Increases

Sommaire

Environ 20% (26 millions de tonnes) du fret transporté en 1992 par les transporteurs routiers domiciliés au Canada qui génerent les recettes annuelles de \$1 million ou plus du transport interurbain a traversé la frontiére canado-américaine, soit en moyenne environ 7,000 chargements par jour1. Ces transporteurs ont generé 30% de leurs recettes des mouvements transfrontaliers, à peu prés \$2 milliards. Les recettes gagné du camionnage transfrontalier ont augmenté de 12% de \$1.8 milliard en 1991. Le nombre d'expéditions qui ont traversé la frontière canado-américaine en camion a atteint 3.6 millions, soit 13% du total des transporteurs domiciliés au Canada. En 1991, il y a eu 3.4 millions d'expéditions transfrontaliers et en 1990, 3.3 millions d'expéditions montrant l'augmentation du commerce international avec les États-Unis. [Pour les statistiques sommaires de l'activité total des transporteurs routiers domicilié au Canada, voir la section sommaire à la page 51 du chapitre IV - Camionnage pour compte d'autrui - statistiques sur l'origine et la destination des marchandises.1

L'économie canadienne est largement tributaire du commerce. Le principal partenaire commercial du Canada étant les États-Unis, il n'est pas surprenant que la moitié des entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada (qui font partie de l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises)² traversent la frontière canado-américaine. En 1992, la base de sondage comptait 940 entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada, qui généraient des recettes annuelles de \$1 million ou plus du transport interurbain. La moitié d'entre elles ont enregistré des mouvements transfrontaliers.

Commerce international avec les États-Unis

En 1992, les exportations du Canada ont progressé sous l'effet de la reprise de l'économie américaine. Les États-Unis ont été le point de destination des trois quarts des exportations totales du Canada, exprimées en dollars, tandis que le Canada a été le point de destination de 65% des exportations américaines.

Tableau 5.1 L'augmentation du commerce avec les États-Unis

			Change	
	1991	1992	Variation	
	(\$ 000,	000,000)	%	
Exports Imports	103 86	118 96	15 12	Exportations Importations

Source: STC Catalogues 65-203 (Imports, Merchandise Trade); 65-202 (Exports, Merchandise Trade), 1992.

Source: STC Catalogue 65-203 (Importations, commerce de marchandises); 65-202 (Exportations, commerce de marchandises), 1992.

Table 5.1

¹ Un chargement équivaut à une expédition de 10,000 kg ou plus.

² Consulter le Sommaire au début du chapitre IV et les détails sur le champ d'observation, les méthodes et les limites des données au chapitre VII.

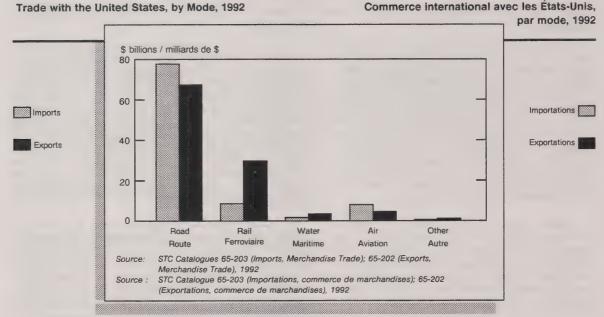
Figure 5.1

In terms of the value of the merchandise, the majority of Canada's trade with the United States moved by truck. In 1992, truckers moved merchandise representing 80% of the imports from the United States and a little over half of the value of exports to the United States according to trade statistics.

Quant à la valeur des marchandises, la majorité des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis se sont faits par commerce international.

Figure 5.1

camions. En 1992, les transporteurs ont acheminé 80% des importations en provenance des États-Unis, et un peu plus de la moitié des exportations à destination de ce pays selon les statistiques sur le



These trade figures cannot be interpreted, however, to reflect the volume of merchandise moving between Canada and the United States, nor do they reflect the nationality of the carriers involved. In terms of tonnage, Canada-based rail carriers moved almost three times as much freight across the Canada--U.S. border in 1992 as the Canada-based for-hire trucking companies. The freight moved by rail consisted of mainly low value, bulk commodities. Note that the trade statistics include data on private carriers as well as both Canada and U.S.- based carriers.

Transborder Trucking

According to the trucking data, transborder activity represented about one-fifth of the total freight the Canadabased truckers moved in 1992. Total domestic and international freight volume (149 million tonnes) showed little change from 1991 (down by about 2%), well below the 1990 level of 174 million tonnes. While domestic freight volumes dropped by 3 million tonnes (3%), transborder activity was up by 11%. Transborder traffic also gained two percentage points on its share of the total tonnage in 1992, moving from 16% in 1991 to 18% in 1992.

Ces chiffres ne traduisent pas cependant le volume des marchandises transportées entre le Canada et les États-Unis, ni le domicile des transporteurs. Au niveau du tonnage, les transporteurs ferroviaires domiciliés au Canada ont acheminé prés de trois fois plus de marchandises à la frontiére canado-américaine en 1992 que les entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui. Le fret transporté par chemins de fer se composait surtout de marchandises en vrac de faible valeur. À noter que les statistiques sur le commerce comprennent des données sur les transporteurs pour compte propre, ainsi que sur les transporteurs domiciliés tant au Canada qu'aux États-Unis.

Camionnage transfrontalier

Selon les données sur le camionnage, les mouvements transfrontaliers ont représenté environ le cinquéme du total du fret transporté par les transporteurs routiers domicilés au Canada en 1992. Le tonnage total du fret intérieur et du fret international (149 millions de tonnes), qui est de beaucoup inférieur au tonnage de 1990 (174 millions de tonnes), a peu varié par rapport à 1991 (en baisse d'environ 2%). Le tonnage du fret intérieur a chuté de 3 millions de tonnes (3%), mais les mouvements transfrontaliers ont progressé de 11%. La part du trafic transfrontalier quant au tonnage total a augmenté de deux points en 1992, passant du 16% en 1991 à 18% en 1992.

Table 5.2 Tonnes Trucked to/from the United States

Tableau 5.2 Tonnage en provenance et à destination des États-Unis

	1990	1991	1992	Change 1992/91 Variation	
	(,000 000)	('000 000)	('000 000)	%	
To USA From USA	15.0 9.3	14.5 9.2	16.7 9.7	15 5	Aux É-U Des É-U
Total	24.3	23.7	26.4	11	Total

Transborder movements also represented almost 30% of the revenues the Canadian truckers earned from domestic and international trucking. While total freight revenues showed a marginal increase (2%) from 1991, the revenues earned from the transborder shipments increased by 9%.

During the last three years, outbound freight has represented slightly over 60% of the tonnage of freight trucked between the two countries. Canadian for-hire truckers moved more freight into the United States than from it. In 1992, the outbound share of freight tonnage showed a 2 percentage point gain compared to 1991, reaching 63%. Conversely, the inbound freight as a proportion of the Canada-based carriers' total transborder activity dropped to 37%.

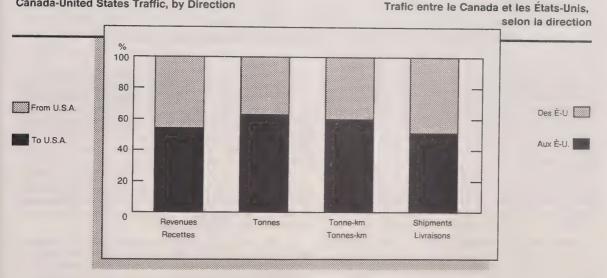
Les mouvements transfrontaliers ont figuré pour prés de 30% des recettes des transporteurs canadiens tirées du transport intérieur et du transport international. Les recettes totales du transport ont affiché une faible croissance (2%) de 1991, tandis que les recettes tirées des mouvements transfrontaliers ont progressé de 9%.

Au cours des trois derniéres années, le fret en départ a figuré pour un peu plus de 60% du tonnage transporté entre les deux pays. Les transporteurs pour compte d'autrui canadiens ont acheminé plus de fret à destination des États-Unis qu'en provenance de ce pays. En 1992, la part du tonnage en départ a surpassé de 2 points celle de 1991, passant à 63%. Au contraire, la part du tonnage en arrivage a diminué, passant à 37%.

Figure 5.2

Canada-United States Traffic, by Direction

Figure 5.2



In terms of shipments, however, the balance was even. Roughly half of the 3.4 million shipments carried by Canadian truckers across the Canada-U.S. border in 1992 were southbound. The Canadian truckers earned revenues of \$1.8 billion from international shipments (both directions). Canada-based carriers earned an average of \$529 per transborder shipment, up from \$514 in 1991.

Au niveau des expéditions cependant, la répartition était plus équitable. Environ la moitié des 3.4 millions d'expéditions effectuées par les transporteurs canadiens à la frontière canado-américaine en 1992 étaient destinés au sud. Ces transporteurs ont généré des recettes de \$1.8 milliard des mouvements internationaux (dans les deux directions). Les transporteurs routiers canadiens ont gagné des recettes movennes de \$529 par expédition transfrontalier, en hausse par rapport à \$514 en

Figure 5.3

Freight Hauled from Canada to the United States³

Half of the freight carried to the United States by Canadabased truckers originated from Ontario (8.2 million tonnes). Half of the revenues earned on international movements were also from shipments originating in Ontario. Road Motor Vehicles made up a fifth of the tonnage of goods moving from Ontario to the United States, with slightly over 1.5 million tonnes.

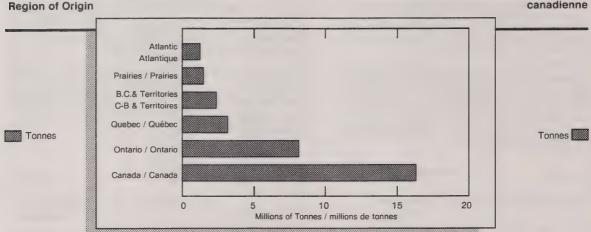
Outbound International Freight, by Canadian

Figure 5.3

Fret transporté du Canada vers les États-Unis³

La moitié du fret acheminé vers les États-Unis par les transporteurs domiciliés au Canada provenait de l'Ontario (8.2 millions de tonnes). La moitié des recettes tirées des mouvements internationaux étaient associées à des expéditions en provenance de l'Ontario. Les véhicules automobiles routiers ont représenté le cinquième du tonnage des marchandises transportées de l'Ontario vers les États-Unis, soit un peu plus de 1.5 million de tonnes.

Trafic aux États-Unis, selon la région d'origine canadienne



Paper and Paperboard represented about a quarter of the tonnage originating in Quebec, with 724 000 tonnes and about one-sixth (202 000 tonnes) of the tonnage from the Atlantic region. Wood Fabricated Materials held first place in tonnage originating from British Columbia and the Territories, with 643 000 tonnes. Petroleum and Coal Products accounted for 279 000 tonnes from the Prairies, although movements of Live Animals from this region generated the most revenues, with \$12.9 million.

In 1992, three-quarters of the 16 million tonnes of transborder freight moved by Canadian truckers from Canada went to the Northeast4 and North Central5 regions of the United States. The highest volumes of freight originated in Ontario and Quebec. (See Figure 5.3 and Table 5.3).

Eighty percent of the freight destined for the Southern region of the U.S. came from Ontario and Quebec. Threequarters of the freight destined to the Western region of the United States originated in British Columbia and the Territories. Looking at the reverse image, about 95% of the freight originating in B.C. and the Territories was destined for the Western U.S.

En 1992, les trois quarts des 16 millions de tonnes du fret transfrontalier acheminé par les transporteurs canadiens domiciliés au Canada étaient destinées aux régions du nord-est⁴ et du centre-nord⁵. Les tonnages en provenance de l'Ontario et du Québec étaient les plus élevés (voir la figure 5.3 et le tableau 5.3).

Au total, 80% du fret destiné à la région du sud des États-Unis provenait de l'Ontario et du Québec. Les trois quarts du fret destiné à la région de l'ouest des États-Unis provenaient de la Colombie-Britannique et des Territoires. Dans l'autre direction, prés de 95% du tonnage en provenant de la Colombie-Britannique et des Territoires était destiné à la région de l'ouest des États-Unis.

Le papier et le carton ont figuré pour environ le quart du tonnage en provenance du Québec (724,000 tonnes) et environ le sixième du tonnage en provenance de la région de l'Atlantique (202,000 tonnes). Les demi-produits en bois ont occupé le premier rang quant au tonnage en provenance de la Colombie-Britannique et des Territoires, avec 643,000 tonnes. Les produits du pétrole et de la houille ont représenté 279,000 tonnes en provenance des Prairies, bien que les expéditions d'animaux vivants en provenance de cette région aient généré le plus de recettes, soit \$12.9 millions.

Note these comments refer to shipments which the in-scope Canada-based carriers transported across the Canada-United

Includes the New England and middle Atlantic states.

Includes the east central and north central states.

Renvoie aux chargements transfrontalièrs domiciliés au Canada (et compris dans le champ d'enquête).

Comprend les États de la Nouvelle-Angleterre et du centre du littoral de

Comprend les États du centre-est et du centre-nord.

Figure 5.4

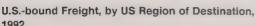
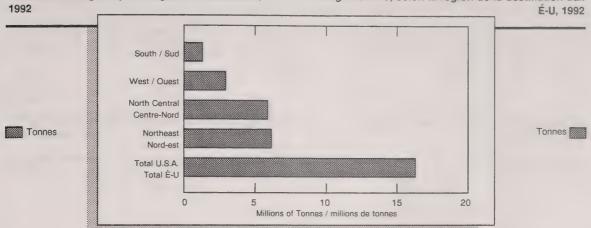


Figure 5.4 Tonnage aux É-U, selon la région de la destination aux



For outbound freight, the average shipment distance varied by Canadian region of origin and, of course, the destination U.S. region. The distances ranged from the farthest of 1 592 km for U.S.-bound freight originating from the Prairies and 1 251 km for U.S.-bound freight from the Atlantic region to shorter distances of 929 km for U.S.-bound freight originating from British Columbia and 740 km for Ontario. The dominance of Road Motor Vehicles is reflected in shipments trucked to and from Ontario. Note that the average shipment distances vary greatly across the country being highly dependent on both the origin region and the US region of destination and also the number of shipments trucked to that destination.

Freight Hauled from the United States to Canada

The bulk of the freight carried to Canada by Canadian truckers originated from the North Central and Northeast regions of the United States. Road Motor Vehicles dominated the freight volumes moving across the border to Canada, with over 1.2 million tonnes in 1992. Road Motor Vehicles also generated the most revenues for inbound freight, with \$94.9 million. (See Table 5.7.)

En ce qui concerne le fret en départ, la distance moyenne d'une expédition, selon la région d'origine au Canada, a varié entre les sommets de 1,592 kilomètres pour le fret en provenance des Prairies et de 1,251 kilomètres pour le fret en provenance de la région de l'Atlantique, et les creux de 929 kilomètres pour le fret en provenance de la Colombie-Britannique et 740 kilomètres pour celui en provenance de l'Ontario. On constate l'importance des véhicules automobiles routiers dans les expéditions en provenance et à destination de l'Ontario. Noter que les distances moyennes des expéditions ont varié grandement à l'intérieur de chaque région, selon la région américaine de destination et le nombre d'expéditions effectuées vers les États-Unis.

Fret transporté des États-Unis vers le Canada

La plus grande partie du fret transporté au Canada par des transporteurs canadiens provenait des régions du centre-nord et du nord-est des États-Unis. En 1992, les véhicules automobiles routiers ont dominé quant au tonnage transporté des États-Unis au Canada (1.2 million de tonnes). Ce groupe a également généré le plus de recettes pour le fret en arrivage, soit \$94.9 millions (voir tableau 5.7).

Figure 5.5

Figure 5.5

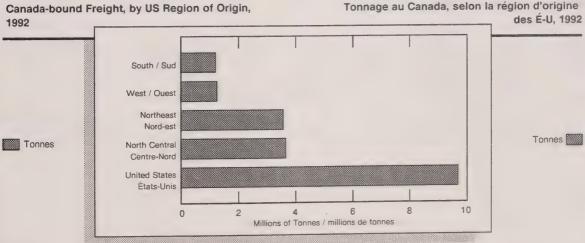


Figure 5.6

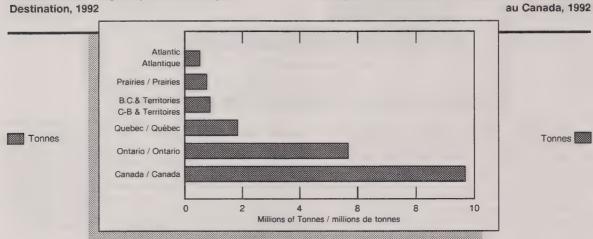
Ontario and Quebec were the predominant destinations for goods trucked from the North Central, Northeast and South regions of the U.S. As might be expected, British Columbia and the Territories received the bulk of freight trucked from the Western region of the United States. The Atlantic region received most of its inbound transborder freight from the Northeastern region of the U.S. The Prairie region was equally popular with freight that originated from the North Central and Western U.S. regions. See Table 5.8.

L'Ontario et le Québec ont été les premiers points de destination des marchandises en provenance des régions du centre-nord, du nordest et du sud des États-Unis. La Colombie-Britannique et les Territoires ont reçu la plus grande part du fret en provenance de l'Ouest américain. La plus grande partie du fret destiné à la région de l'Atlantique provenait de la région du nord-est des États-Unis. La région des Prairies était aussi un point de destination populaire pour les marchandises en provenance de la région du centre-nord et de l'Ouest américain (voir tableau 5.8).

Figure 5.6

Canada-bound Freight, by Canadian Region of

Tonnage au Canada, selon la région de la destination



On inbound freight, the average shipment distance by U.S. region of origin varied from 1 886 km for freight originating in the Western U.S. to 682 km for freight that originated in the Northeastern U.S. The average distances varied greatly depending on the Canadian region of destination and the number of shipments transported there. See Table 5.8.

En ce qui concerne le fret en arrivage, la distance moyenne d'une expédition, selon la région d'origine aux États-Unis, a varié entre 1,886 kilomètres pour le fret en provenance de l'Ouest américain et 682 kilomètres pour le fret en provenance de la région du nord-est des États-Unis. Les distances moyennes ont varié grandement selon la région de destination au Canada et le nombre d'expéditions effectuées (voir tableau 5.8).

Table 5.3

For-hire Trucking, 1992: Southbound Movements of Goods, Canada – U.S.

Tableau 5.3

Camionnage pour compte d'autrui, 1992; Mouvements nord-sud de marchandises, Canada – États-Unis

Origin	United States Region	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Origine	Destination Région des États-Unis	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif de livraisons	Distance
		\$'000	'000	'000	'000	Km.
Atlantic prov. –	Northeast - Nord-est	51,973	997	832 251	52	912
Prov. de l'Atlantique	North Central - Centre-Nord	9,676	67	152 153	5	2 342
	South - Sud West - Ouest	14,647	124	289 921	8	2 367
	West - Ouest	***	***	***	***	
	Total	80,156	1 204	1 355 460	65	1 251
Quebec -	Northeast - Nord-est	110,621	2 094	1 344 076	163	650
Québec	North Central - Centre-Nord	50,104	587	842 401	43	1 451
	South - Sud	43,311	402	703 578	31	1 782
	West - Ouest	10,748	46	193 971	6	4 327
	Total	214,783	3 129	3 084 026	243	1 021
Ontario	Northeast - Nord-est	147,210	2 945	1 256 431	454	385
	North Central - Centre-Nord	230,160	4 463	3 476 964	661	781
	South - Sud	81,410	670	900 303	89	1 472
	West - Ouest	28,601	93	356 545	22	3 862
	Total	487,382	8 172	5 990 243	1,226	740
Mary Court and Alle	Manual Manual and	7.400		474 007	-	0.000
Man., Sask., and Alta	Northeast – Nord-est North Central – Centre-Nord	7,123 40,410	56 727	171 367 911 202	5 47	2 922 1 286
Man., Sask., et Alb.	South – Sud	14,433	111	343 610	8	3 072
	West - Ouest	39,008	579	755 808	30	1 442
	Total	100,974	1 472	2 181 985	90	1 592
B.C. and Territories -	Northeast - Nord-est	5,956	44	197 394	3	4 573
CB. et Territoires	North Central - Centre-Nord	4,857	58	190 070	4	3 271
	South - Sud West - Ouest	4,149 67,553	23 2 178	90 895 1 579 202	3 106	4 176 638
	Total	82,514	2 303	2 057 561	116	929
Total Canada – U.S. Canada – États-Unis		965,809	16 280	14 669 275	1,740	855

Table 5.4

For-Hire Trucking, 1992: Southbound Movements of the Top Ten Commodities, Canada – U.S.

Tableau 5.4

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Mouvements nord-sud des dix marchandises les plus payantes, Canada – États-Unis

Occupation Produit	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments
Commodity - Produit	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
	\$'000	'000	'000	'000
58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	129,011	1 587	1 120 023	672
35 Paper and Paperboard – Papier et carton	105,625	1 804	2 056 942	99
33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	59,827	1 532	1 535 519	73
14 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	48,750	1 333	1 037 159	64
45 Non-ferrous Metals – Métaux non ferreux	40,903	707	862 061	31
37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	33,234	272	285 807	53
42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	32,974	456	387 048	45
General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	31,573	525	336 133	58
47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	31,238	775	468 991	39
Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	29,968	340	466 714	26
Other commodities – Autres produits	422,705	6 950	6 112 877	580
Total Canada - United States				4
Canada – États-Unis	965,809	16 280	14 669 275	1,740

Table 5.5

For-Hire Trucking, 1992: Southbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, Canada – U.S.

Tableau 5.5

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes selon la région d'origine, Canada – États-Unis

Origin			Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments
	Com	modity - Produit			MICHIOLI CO	
Origine			Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
			\$'000	1000	'000	'000
Atlantic prov. – Prov. de l'Atlantique	14 Othe P	er and Paperboard – Papier et carton er Foods, Food Materials and Food reparations – Autres aliments, ingrédients	13,849	202	262 478	10
	33 Woo	limentaires et prép. alim. d Fabricated Materials - Demi-produits	9,237	88	150 587	5
		n bois per Tires and Tubes - Pneus et chambres	8,911	183	179 680	9
	à	air en caoutchouc		55	***	4
	03 Fish	- Poisson	5,213	48	74 095	5
	Othe	r commodities - Autres produits	34,779	629	560 515	33
	Tota	ıl	80,156	1 204	1 355 460	65
Quebec - Québec	35 Pape 37 Texti	er and Paperboard – Papier et carton le Fabricated Materials –	40,367	724	722 201	39
440000		emi-produits en textiles	21,781	188	227 545	34
	45 Non-	ferrous Metals – Métaux non ferreux metallic Mineral Basic Products –	18,782			14
	P	roduits minéraux non métalliques de base de Fabricated Materials – Demi-produits	13,152	219	165 973	12
		n bois	12,944	255	259 394	12
		r commodities - Autres produits	107,757	1 466	1 345 286	132
	Tota	1	214,783	3 129	3 084 026	243
Ontario	58 Road	Motor Vehicles - Véhicules				
Ontario	aı	utomobiles routiers	123,273	1 557	1 077 388	662
		Steel and Alloys - Fer, acier et	07.000	4 400	000 004	F0
		lliages	37,892	1 138 607	836 394 547 523	52 37
	42 Chen	er and Paperboard – Papier et carton micals and Related Products – Produits	33,535			
		himiques et connexes r Waste and Scrap Materials – Autres	20,046	277	206 968	28
		échets et rebuts r commodities - Autres produits	254,772	3 901	389 117 2 932 853	29 418
	Tota	·	487,382	8 172	5 990 243	1,226
	100	•	101,000	0	0 000 = 10	.,
Man., Sask., and Alta	00 Live	Animals - Animaux vivants	12,925	151		8
Man., Sask., et Alb.		er and Paperboard - Papier et carton	11,838	165	327 504	8
Wall, Oak, et Alu.	33 Wood	d Fabricated Materials - Demi-produits	7,214	125	273 117	5
	21 Crude	e Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and /ood) - Prod. bruts d'or. vég.,n.comes.				
		auf tabac, fibres, bois)	6.306	80	160 068	5
	43 Petro	eleum and Coal Products - Produits du	6,140	279	199 668	8
		étrole et de la houille	56,551	672	1 029 202	57
	Other	r commodities - Autres produits	30,301	0,2	1 020 202	0.

Table 5.5

For-Hire Trucking, 1992: Southbound Movements of the Top Five Commodities from Province of Origin, Canada - U.S. - Concluded

Tableau 5.5

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes selon la province d'origine, Canada – États-Unis – fin

Origin			Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments
Origine	Commodity – Produit		Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
			\$'000	'000	'000	'000
B.C. and Territories -	33	Wood Fabricated Materials – Demi-produits				
CB. et Territoires		en bois	17,737	643	617 557	27
	45 25	Non-ferrous Metals – Métaux non ferreux Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap – Minerais de métaux, métaux de	12,522	291	340 988	7
	99	minerais, conc. et déchets General or Unclassified Freight - Fret	11,901	284	340 036	6
		ordinaire ou non classé	***	***	***	•••
	35	Paper and Paperboard - Papier et carton	6,036	106		5
		Other commodities - Autres produits	26,328	750	486 803	49
		Total	82,514	2 303	2 057 561	116
Total Canada - United Stat Canada - États-Unis	es		965,809	16 280	14 669 275	1,740

Table 5.6
For-hire Trucking, 1992: Northbound Movements of Goods, U.S. – Canada

Tableau 5.6

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Mouvements sud-nord de marchandises, États-Unis – Canada

United States Region Origin		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-	Estimated Shipments	Average Distance
	Destination			kilometres		
Origine		Recettes	Nombre	Nombre	Nombre	Distance
Région des États-Unis		estimatives	estimatif de tonnes	estimatif de tonnes- kilomètres	estimatif de livraisons	moyenne
		\$'000	'000	'000	'000	Km
Northeast - Nord-est	Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	20,272	393	309 184	37	893
	Quebec - Québec	62,295	1 139	754 874	152	644
	Ontario	123,870	1 963	893 386	351	480
	Man., Sask., and Alta Man., Sask.					
	et Alb.	9,955	49	153 192	13	3 327
	B.C. and Territories - CB. et					
	Territoires	3,593	18	87 148	9	4 644
	Total	219,985	3 561	2 197 785	562	682
North Central - Centre-Nord	Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	5,262	34	84 905	5	2 420
	Quebec – Québec	35,499	277	392 120	58	1 342
	Ontario Man., Sask., and Alta Man., Sask.	218,492	2 961	2 345 239	525	771
	et Alb.	43,434	318	556 579	64	1 832
	B.C. and Territories - CB. et	10,101	0.0	000 070	04	
	Territoires	11,494	53	177 041	17	3 331
	Total	314,182	3 644	3 555 884	669	1 000
South - Sud	Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	11,848	75	179 462	8	2 639
	Quebec - Québec	41,929	375	620 001	48	1 748
	Ontario	90,782	654	857 126	182	1 441
	Man., Sask., and Alta Man., Sask.		04	074 000	40	0.454
	et Alb. B.C. and Territories – CB. et	19,781	91	271 602	19	3 154
	Territoires	6,836	18	74 050	8	4 124
	Total	171,176	1 214	2 002 240	266	1 742
N/	Attackia aura - Dana de l'Attachiave				***	5 551
West - Ouest	Atlantic prov. – Prov. de l'Atlantique	11 066	53	233 537	7	4 491
	Quebec - Québec	11,966			40	3 992
	Ontario Man., Sask., and Alta Man., Sask.,	34,579	119	458 319	40	
	et Alb. B.C. and Territories - CB. et	33,143	299	499 900	30	1 696
	Territoires	47,989	778	637 468	86	737
	Total	128,527	1 252	1 849 424	164	1 886
Total U.S. – Canada États-Unis – Canada		833,871	9 671	9 605 334	1,661	1 099

Table 5.7
For-hire Trucking, 1992: Northbound Movements of the Top Ten Commodities, U.S. – Canada

Tableau 5.7

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Mouvements sud-nord des dix marchandises les plus payantes, États-Unis – Canada

		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments
Cor	nmodity - Produit	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
		\$'000	'000	'000	'000
58	Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	94,968	1 280	876 227	289
99	General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	51,827	723	538 545	96
12	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	48,336	445	546 966	81
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	43,313	529	723 467	42
37	Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	37,600	228	245 868	92
14	Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	30,615	539	515 235	53
50	Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	30,008	129	169 043	69
46	Metal Fabricated Basic Products - Demi-produits de base en métal	29,230	237	216 209	82
95	Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	29,057	250	209 294	55
07	Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	27,350	356	426 940	22
	Other commodities - Autres produits	411,568	4 955	5 137 541	780
	Total United States – Canada États-Unis – Canada	833,871	9 671	9 605 334	1,661

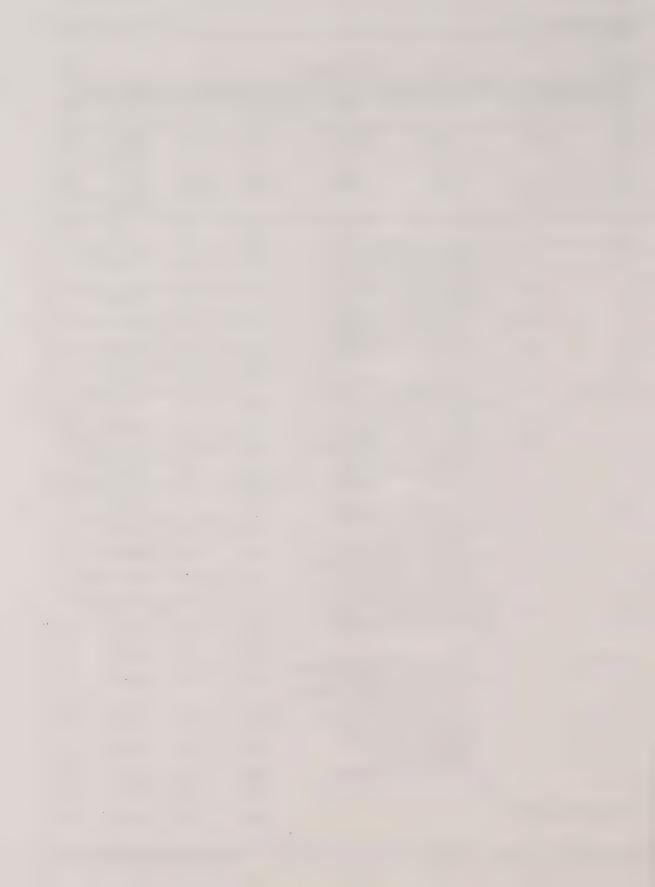
Table 5.8

For-Hire Trucking, 1992: Northbound Movements of the Top Five Commodities from U.S. Region of Origin, U.S. – Canada

Tableau 5.8

Camionnage pour compte d'autrui, 1992: Mouvements sud-nord des cinq marchandises les plus payantes selon le point d'origine américain, États-Unis – Canada

Origin			Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments
		Commodity - Produit			Kilomouco	
Origine			Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
			\$'000	'000	,000	'000
Northeast - Nord-est		Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	18,539	129	81 150	58
	99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	13,355	222	123 966	32
	58	Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	13,306	250	91 125	71
	42	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	12,135	144	97 024	30
	95	Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	11,660	114	73 050	24
		Other commodities – Autres produits	150,991	2 703	1 731 471	348
		Total	219,985	3 561	2 197 785	562
North Central – Centre-Nord	58	Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	68,537	950	665 244	195
	99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	18,361	203	219 821	30
	42	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	17,868	159	191 307	32
	44 46	Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages Metal Fabricated Basic Products –	14,837 13,414	304 100	290 972 97 938	27 43
		Demi-produits de base en métal Other commodities – Autres produits	181,165	1 927	2 090 602	342
		Total	314,182	3 644	3 555 884	669
South - Sud	42	Chemicals and Related Products -	15,813	121	226 053	15
	37	Produits chimiques et connexes Textile Fabricated Materials -	11,659	62	104 234	13
	14	Demi-produits en textiles Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	10,891	100	161 404	8
	07	Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	9,719	***	157 015	7
	58	Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	8,757	68	93 186	15
		Other commodities – Autres produits	114,337	738	1 260 348	207
		Total	171,176	1 214	2 002 240	266
West - Ouest	09	Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	18,192	173	373 931	8
	14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	14,245	114	305 500	9
	99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	13,750	***	117 631	26
	07	Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	8,133	71	145 419	5
	33	Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	5,651	124	98 326	6
		Other commodities – Autres produits	68,557	515	808 617	111
		Total	128,527	1 252	1 849 424	164
Total United States - Car États-Unis - Canada	nada		833,871	9 671	9 605 334	1,661



Chapter VI

Annual Motor Carriers of Freight Survey - Level III - Operating Statistics, 1992

Chapitre VI

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises - Niveau III -Données d'exploitation, 1992

Introduction

The data presented in this chapter were produced from a sample of Canadian-domiciled carriers that earned annual gross operating revenues between \$25 thousand and \$1 million in 1992.

The objective of the Annual Motor Carriers of Freight Survey, Level III, is to obtain information on the smaller carriers in terms of their structure and performance. This survey also measures the activity of the owner operators. Data collected through a Computer Assisted Telephone Interview (CATI) includes: type of activity, area of operation, employment, equipment, fuel and distance.

A general description of the Annual Motor Carriers of Freight Survey data quality is provided in Chapter 7 of this publication.

The data presented in this chapter provide estimates of the trucking activity for 43,636 firms represented by a sample of 9.699 firms. Financial estimates (revenues and expenses items) for this survey are based on administrative records from the Tax Estimates Program.

This chapter is divided into two sections:

Section 1 describes the results for small for-hire carriers;

Section 2 contains data for owner operators.

Introduction

Les données du présent chapitre proviennent d'un échantillon des transporteurs canadiens qui ont touché des recettes annuelles brutes d'exploitation entre 25 milles et 1 million de dollars en 1992.

L'objectif de l'Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises, niveau III, est de recueillir des renseignements sur la taille et le rendement des petits transporteurs. Cette enquête dresse aussi un tableau des activités des chauffeurs contractants. Les données suivantes sont obtenues au cours d'un interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO): le type d'activité et la région, l'emploi, le matériel productif, la consommation en carburant et la distance.

Une description générale de l'Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises, y compris des renseignements sur la qualité des données se retrouve au chapitre 7 de la présente publication.

Les données contenues dans ce chapitre présentent des estimations sur l'activité du camionnage pour 43,636 transporteurs représentés pour un échantillon de quelques 9,699 entreprises. Les estimations financières (recettes et dépenses selon le type) de cette enquête ont été établies à l'aide des données administratives tirées du programme d' estimations des données de l'impôt.

Ce chapitre comporte deux parties:

La partie 1 présente les résultats pour les petits transporteurs pour compte d'autrui;

La partie 2 fournit des données sur les chauffeurs contractants.

Data Limitations

Users are advised that the financial data used in this chapter were taken from administrative records (tax files), which were not collected for statistical purposes. The financial data are compiled by Statistics Canada from a sample of Revenue Canada's T1 records of unincorporated firms' tax files and T2 records of incorporated firms' tax files.

Furthermore, operating ratios are not presented because they could be misinterpreted. Unincorporated businesses do not report labour costs in the same manner as incorporated ones on their tax returns. This is because working owners obtain their remuneration from profits, and it does not appear as expenses in the same way salaries and wages do for incorporated companies. Also, fuel costs may have been reported under more than one expense category or, on occasion, unavailable from the administrative data source. The result is an underestimation of total expenses, thus resulting in unreasonably low operating ratios which, if taken out of context, would mislead data users.

For further information as to the limitations of these data, readers are invited to contact Transportation Division telephone 613 951-2486 fax. 613 951-0579

Contraintes reliées aux données

Nous désirons informer les lecteurs que les données financières présentées dans ce chapitre sont tirées des dossiers administratifs (fichiers d'impôt) qui n'ont pas été amassés pour des fins statistiques. Les données financières ont été compilées par Statistique Canada pour un échantillon des dossiers de sociétés non-constituées, T1 tiré du fichier de l'impôt et des dossiers T2 de sociétés constituées des fichiers de l'impôt.

De plus les ratios d'exploitation n'apparaissent pas dans les tableaux étant donné les risques reliés à une mauvaise interprétation. Les sociétés non-constituées ne rapportent pas les coûts liés à la maind'oeuvre de la même manière que les sociétés constituées sur les formulaires d'impôt. Les propriétaires actifs des entreprises noncontituées tirent leur salaire à même les profits, et les dépenses ne sont donc pas étalées de la même façon que pour les sociétés constituées. Les coûts du carburant ont pu être rapportés dans plus d'une catégorie de dépenses ou, à l'occasion, ont été omis à la source des données administratives. Il en résulte généralement une sous-estimation des dépenses totales, et des ratios d'exploitation beaucoup trop faibles. Pris hors contexte, les utilisateurs des données pourraient mal interpréter ces ratios d'exploitation.

Les utilisateurs sont priés de communiquer avec la division des Transports pour obtenir plus d'information touchant les contraintes de ces données au téléphone 613 951-2486 ou par facsimile 613 951-0579.

Summary Results

- The estimated number of firms with revenues less than \$1 million in 1992 reached 43,636; of which 5,978 were small for-hire carriers and 37,658 owner operators. This represents a decrease of almost 9% of the estimated number of firms for each group from 1991.
- The total estimated operating revenues amounted to \$1.5 billion for small for-hire carriers, a decrease of less than 2% from 1991. The estimated operating revenues for owner operators reached \$4.5 million, an increase of 6% from 1991.
- Small for-hire carriers logged 1.4 billion kilometres, unchanged from 1991, while owner operators recorded 4.4 billion kilometres, down 7% from the previous year.
- The average cost per litre of fuel increased to 46 cents for both for-hire carriers and owner operators, compared to 45 cents in 1991.

Section 1 - For-hire Carriers

The estimated number of small carriers was 5,978 in 1992. These carriers represented more than 80% of all for-hire carriers which totalled 7,438. Table 6.1 shows an overview of the for-hire trucking industry in 1992.

Despite their number, revenues of small carriers represented only 15% and expenses, 13%, of all for-hire revenues and expenses.

Operating Revenues and Expenses

In 1992, small for-hire carriers earned \$1.5 billion in operating revenues, which averages out to \$257 thousand per carrier. The lowest provincial average revenue was \$190 thousand in Quebec. The highest average revenue was \$338 thousand in Manitoba.

Operating expenses amounted to \$1.2 billion in 1992, or \$207 thousand per carrier. Provincial and territorial averages ranged from \$156 thousand in Quebec to \$284 thousand in the Territories.

The most important expense item for for-hire carriers was salaries and wages, with 33% of the total expenses. Other significant items were: other expenses (15%), fuel (13%), depreciation, and maintenance (10% respectively).

Principal Commodity By Type

Carriage of general freight was the most important type of activity for small carriers, totalling \$413 million or 27% of the total estimated operating revenues. This activity is followed by the category "other commodities", and dry bulk materials with \$332 and \$310 million or 22% and 20%, respectively; and then by forest products with \$193 million (13%). Household goods carriers' share of the operating revenues amounted to \$145 million (9.4%) and bulk liquid transportation was claculated at \$144 million (9.4%). (See Table 6.2)

Résumé des résultats

- Le nombre estimatif d'entreprises ayant des recettes de moins d'un million de dollars en 1992 a été établi à 43 636, soit 5 978 petits transporteurs pour compte d'autrui et 37 658 chauffeurs contractants. Ceci représente une baisse de près de 9 % du nombre d'entreprises pour chaque groupe par rapport à 1991.
- Les recettes estimatives totales ont atteint 1,5 milliard de dollars pour les petits transporteurs pour compte d'autrui, une baisse de moins de 2 % comparativement à 1991. Les recettes d'exploitation pour les chauffeurs contractants ont atteint 4,5 milliards de dollars, en hausse de 6 % par rapport à l'année précédente.
- Les petits transporteurs routiers pour compte d'autrui ont parcouru 1,4 milliard de kilomètres, inchangé par rapport à 1991, alors que les chauffeurs contractants ont parcouru 4,4 milliards de kilomètres, en baisse de 7 % contre 1991.
- Le prix moyen par litre de carburant était 46 cents pour les transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants, alors qu'il se situait à 45 cents en 1991.

Partie 1 - Transporteurs pour compte d'autrui

Le nombre estimé de petits transporteurs a atteint 5,978 en 1992. Ces transporteurs représentaient plus de 80 % de tous les transporteurs pour compte d'autrui dont le nombre s'élevait à 7,438 transporteurs routiers. Le tableau 6.1 offre un aperçu de l'ensemble de l'industrie pour les transporteurs pour compte d'autrui en 1992.

Malgré leur nombre élevé, les recettes des petits transporteurs représentaient seulement 15 % et leurs dépenses 13 % de l'ensemble des recettes et dépenses des transporteurs pour compte d'autrui.

Recettes et dépenses d'exploitation

En 1992, les petits transporteurs pour compte d'autrui ont amassé 1,5 milliard de dollars en recettes d'exploitation, ceci représente en moyenne 257 milles dollars par transporteur. À l'échelle nationale, les recettes moyennes les plus faibles ont été enregistrées au Québec soit 190 milles dollars. Les recettes moyennes les plus élevées se retrouvaient au Manitoba soit 338 milles dollars.

Les dépenses d'exploitation se sont chiffrées à 1,2 milliard de dollars en 1992, soit 207 milles dollars par transporteur. Les dépenses moyennes à l'échelle provinciale et territoriale ont connu des écarts entre 156 milles dollars au Québec et 284 milles dollars dans les Territoires.

Les traitements et les salaires ont représenté la catégorie des dépenses la plus élevée soit 33 % du total. D'autres catégories importantes telles: les autres dépenses (15 %); le carburant (13 %), l'amortissement et l'entretien (10 % respectivement).

Les principaux types de marchandises

Le transport des marchandises générales demeure le principal type d'activité des petits transporteurs. Les recettes se sont chiffrées à 413 millions de dollars soit 27 % des recettes estimatives totales. Cette activité est suivie par la catégorie «autres marchandises» et le transport de produits secs en vrac avec 332 millions de dollars et 310 millions de dollars soit 22 % et 20 % respectivement; suivi par le transport des produits forestiers avec 193 millions de dollars (13 %). Le transport des articles ménagers et des produits liquides en vrac partageaient des recettes de 145 millions (9,4 %) et 144 millions de dollars (9,4 %) (voir le tableau 6.2).

Movement

In 1992, small carriers limited to intraprovincial movements accounted for 53% (\$815 million) of estimated revenues by small carriers. Extraprovincial carriers had revenues totalling \$722 million (47%). This contrasts with the larger carriers (Chapter 2) where the distribution of revenues was only 16% for intraprovincial carriers and 84% for extraprovincial carriers. (See Table 6.3)

Employment

The number of employees for small for-hire carriers totalled 26,454; 81% of which were full-time. Drivers formed the largest category of full-time employees (15,624 or 73%), while the part- time employees were divided into drivers (63%) and others (37%). (See Table 6.4).

Provincially, the largest proportion of full-time drivers (4,316) were employed by carriers domiciled in Ontario representing 28% of the national total. Carriers domiciled in Quebec followed with the number of full-time drivers at 3,707 or 24% of the total.

Equipment

Small for-hire carriers, operated an estimated total of 33,207 units of owned and leased equipment. This represented 19% of all equipment operated by all for-hire carriers (excluding owner operators' equipment).

The fleet can be further subdivided by type: 14,412 semi-trailers (43.4%), 10,349 straight trucks (31.2%), 7,369 road tractors (22.2%) and 1,077 other units (3.2%).

Placing the small carriers along side the larger for-hire operations, small firms accounted for: 14% of all semi-trailers, 47% of all straight trucks, 26% of all road tractors operated, and 10% of all other equipment (excluding owner operators' equipment). (See Tables 6.1 and 6.5)

Distance

Total estimated distance travelled by straight trucks and road tractors reached 1.4 billion kilometres for small for-hire carriers: 338 million (24%) by straight trucks and 1.1 billion (76%) by road tractors. (See Table 6.6)

Small carriers logged 17% of the total distance travelled by for-hire road tractors. The national average distance for owned and leased tractors was 91 thousand kilometres for small carriers.

For road tractors, the provincial average distance was the highest in Saskatchewan at 113 thousand kilometres. The lowest average was in Newfoundland at 74 thousand kilometres. (See Table 6.14)

Mouvements

En 1992, parmi les petits transporteurs ceux dont les activités se limitaient à des mouvements intraprovinciaux ont été estimés à 53 % (815 millions de dollars) des recettes des petits transporteurs. Les transporteurs extraprovinciaux ont amassé des recettes totalisant 722 millions de dollars (47 %). Cela diffère des proportions observées dans le cas des plus grands transporteurs (chapitre 2) alors que les transporteurs intraprovinciaux n'avaient que 16 % des recettes et que ceux des transporteurs extraprovinciaux en avaient 84 % (voir le tableau 6.3).

Emploi

Le nombre d'employés chez les petits transporteurs routiers a atteint 26,454 personnes, soit 81 % des employés à plein temps. Les chauffeurs ont représenté la plus grande partie des effectifs à temps plein avec 15,624 postes ou 73 %, alors que dans le cas des employés à temps partiel, les chauffeurs ont représenté 63 % des effectifs, les autres employés 37 %. (voir le tableau 6.4).

À l'échelle provinciale, la plus grande proportion de chauffeurs à temps plein (4,316) ont été employés par des transporteurs domiciliés en Ontario, soit 28 % du total national. Les transporteurs domiciliés au Québec suivent avec 3,707 conducteurs à plein temps, soit 24 % du total.

Matériel productif en service

Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont exploité au total 33,207 pièces d'équipement possédés et loués. Ces unités représentaient 19 % de toutes les unités exploitées par tous les transporteurs pour compte d'autrui (à l'exclusion des chauffeurs contractants).

La flotte de véhicules peut être subdivisée selon le type, soit : 14,412 semi-remorques (43,4 %), 10,349 camions (31,2 %), 7,369 tracteurs routiers (22,2 %) et 1,077 autres unités (3,2 %).

Si l'on compare les grands transporteurs des plus petits, cela représentait 14 % de toutes les semi-remorques, 47 % de tous les camions, 26 % de tous les tracteurs routiers, et 10 % de tous les autres unités utilisées par les transporteurs pour compte d'autrui (à l'exclusion des véhicules exploités par les chauffeurs contractants) (voir les tableaux 6.1 et 6.5).

Distance

La distance estimative totale parcourue par les camions et les tracteurs routiers des petits transporteurs pour compte d'autrui s'est chiffrée à 1,4 milliard de kilomètres, soit 338 millions (24 %) de kilomètres pour les camions et 1,1 milliard (76 %) pour les tracteurs routiers (voir le tableau 6.6).

Les tracteurs routiers utilisés par les petits transporteurs ont parcouru 17 % de la distance totale parcourue. La distance moyenne annuelle pour les tracteurs routiers a été établie à 91 milles kilomètres pour les petits transporteurs.

En ce qui a trait aux tracteurs routiers, la distance moyenne provinciale était la plus élevée chez les transporteurs domiciliés en Saskatchewan soit 113 milles kilomètres. Terre-Neuve enregistrait la plus faible distance moyenne avec 74 milles kilomètres (voir le tableau 6.14).

Fuel

In 1992, small carriers consumed a total of 566 million litres of fuel. The average fuel cost per litre was 46 cents. Provincially, the cost of fuel varied from a low of 43 cents in Manitoba and Alberta to a high of 51 cents in the Territories. (See Table 6.7)

Section 2 - Owner Operators

In 1992, the estimated number of owner operators reached 37,658. Owner operators can be subdivided according to the type of carriers that hire them. Thus, of the total, 75% worked for for-hire carriers, 19% worked for private carriers and 6% worked for both. (See Table 6.8)

Region of Domicile

Owner operators based in Ontario and in Quebec represented half of all owner operators at 32% and 18%, respectively, in 1992. A further 23% were based in the Prairies and 16% operated out of B.C. The Atlantic region's share reached 10%, while the Territories had less than one percent.

Operating Revenues and Expenses

In 1992, owner operators earned operating revenues of \$4.5 billion. Revenues for owner operators represent expenditure for the carriers that hire them. The national average revenue per owner operator was \$119 thousand.

Operating expenses amounted to \$3.2 billion in 1992. The national average expense was \$85 thousand per owner operator.

The distribution of major expense items for owner operators is as follows: of the total expenses, wages and fuel accounted for 22% and 18%, respectively, followed by depreciation (14%) and maintenance (12%). "Other expenses" accounted for 20% of all expenses items. (See Table 6.9)

Principal Commodity by Type

Carriage of general freight was the most important type of activity for owner operators representing \$1.3 billion (29.6%) of revenues. This activity was followed by the carriage of dry bulk materials \$1.3 billion (29%), other commodities at \$750 million (16.7%), forest products at \$727 million (16.2%), and liquid bulk at \$301 million (6.7%). Household goods accounted for less than 1.8% at \$80 million of owner operators' revenues. (See Table 6.10)

Equipment

The estimated 37,658 owner operators operated 77,018 units of equipment. Owner operators operated 29,901 road tractors or 39% while straight trucks represented 29% (or 22,628) of units of equipment in service. (See Table 6.11)

Carburant

En 1992, les petits transporteurs ont consommé au total 566 millions de litres de carburant. Le coût moyen par litre de carburant a atteint 46 cents pour ces transporteurs. À l'échelle provinciale, le coût du carburant a varié de 43 cents au Manitoba et en Alberta à 51 cents par litre dans les Territoires (voir le tableau 6.7).

Partie 2 - Chauffeurs contractants

En 1992, le nombre estimé de chauffeurs contractants s'est établit à 37,658. Les chauffeurs contractants peuvent être subdivisés selon le type de transporteurs qui les engagent. Ainsi, du total chauffeurs contractants, 75 % ont travaillé pour des transporteurs pour compte d'autrui 19 % pour des transporteurs pour compte propre et 6 % ont travaillé pour les deux types de transporteurs (voir le tableau 6.8).

Région de domicile

Les chauffeurs contractants domiciliés en Ontario et au Québec comptait la moitié de tous les chauffeurs contractants avec 32 % et 18 % respectivement en 1992. Les Prairies ont représenté 23 % et la Colombie-Britannique 16 % de tous les chauffeurs contractants. La part des chauffeurs contractants de la région de l'Atlantique a atteint 10 %, tandis que dans les Territoires on dénombrait moins de un pourcent des chauffeurs contractants.

Recettes et dépenses d'exploitation

En 1992, les chauffeurs contractants ont généré des recettes d'exploitation de 4,5 milliards de dollars. Les recettes tirées par les chauffeurs contractants sont représentées par des dépenses pour les transporteurs qui les engagent. La moyenne nationale des revenus pour les chauffeurs contractants était de 119 milles dollars.

Les dépenses d'exploitation ont atteint 3,2 milliards de dollars en 1992. La moyenne nationale pour les chauffeurs contractants étaient de 85 milles dollars.

La répartition des dépenses chez les chauffeurs contractants est comme suit: les traitements et le carburant ont représenté respectivement 22 % et 18 % des dépenses suivi par l'amoritissement (14%) et l'entretien (12 %). Finalement, notons que la catégorie «autres dépenses» a représenté 20 % de toutes les catégories de dépenses (voir le tableau 6.9)

Les principaux types de marchandises

Le transport des marchandises générales constitue le plus important type d'activité pour les chauffeurs contractants avec 1,3 milliard (29,6 %) des recettes, une proportion similaire à celle des petits transporteurs. Suivi par le transport des produits secs en vrac avec des recettes de 1,3 milliard de dollars (29 %), les autres produits 750 millions de dollars (16,7 %),les produits forestiers 727 millions de dollars (16,2 %), et les produits liquides en vrac 301 millions de dollars (6,7 %). Le transport d'articles ménagers a représenté moins de 80 millions de dollars (1,8 %) des recettes des chauffeurs contractants (voir le tableau 6.10).

Matériel productif en service

Le nombre estimatif de chauffeurs contractants, 37,658, ont exploité 77,018 (chiffre estimé) d'unités. Ils ont utilisé 29,901 tracteurs routiers ou 39 %. Les camions ont compté pour 29 % (soit 22,268) de tout le matériel en service (voir le tableau 6.11).

Distance

Total estimated distance travelled by straight trucks and road tractors totalled 4.4 billion kilometres: 1.0 billion (23%) by straight trucks and 3.4 billion (77%) by road tractors. (See Table 6.12)

The national average distance travelled by owner operators was 44 thousand kilometres for straight trucks and 112 thousand kilometres for road tractors. The equivalent figures for small for-hire carriers were 44 and 91 thousand kilometres, respectively. (See Table 6.14)

Fuel

In 1992, owner operators consumed a total of 2.2 billion litres of fuel. The average fuel cost per litre was 46 cents, which is comparable to small carriers. Provincially, the cost of fuel varied from a low of 43 cents in the Prairies to a high of 47 cents per litre in the Atlantic Region. (See Table 6.13)

Distance

La distance estimative totale parcourue par les camions et les tracteurs routiers a atteint 4,4 milliards de kilomètres: 1,0 milliard (23 %) pour les camions et 3,4 milliards (77 %) pour les tracteurs routiers (voir le tableau 6.12).

La distance moyenne annuelle parcourue par les chauffeurs contractants s'est chiffré à 44 milles kilomètres pour les camions et à 112 milles kilomètres pour les tracteurs routiers. Les données équivalentes pour les petits transporteurs pour compte d'autrui se sont établies à 44 et 91 milles kilomètres respectivement (voir le tableau 6.14).

Carburant

En 1992, les chauffeurs contractants ont consommé au total 2,2 milliards de litres de carburant. Le coût moyen par litre de carburant a atteint 46 cents comme pour les petits transporteurs. À l'échelle provinciale, le coût du carburant a varié de 43 cents dans les Prairies à 47 cents par litre dans la région de l'Atlantique (voir le tableau 6.13).

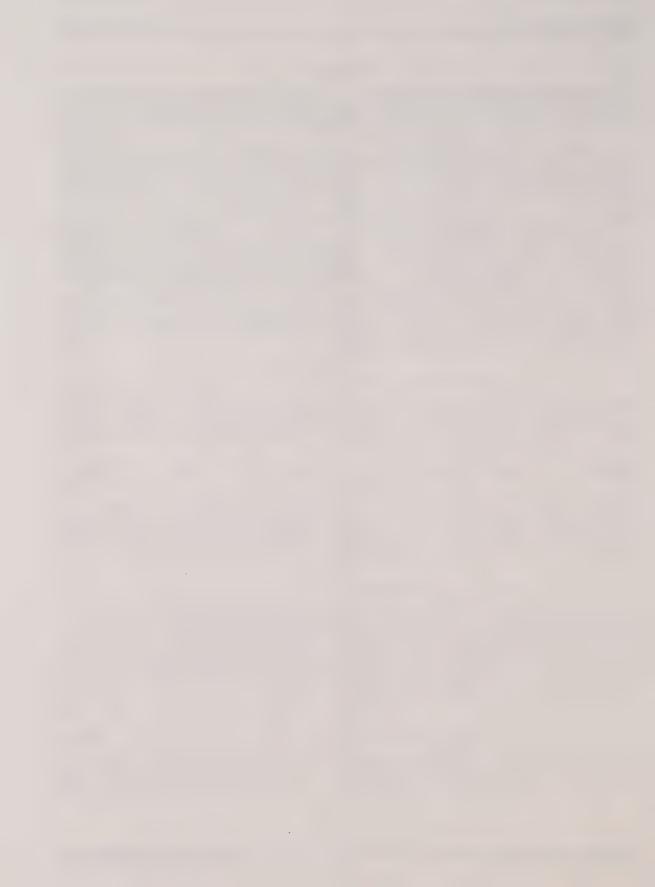


Table 6.1 Motor Carriers of Freight, Comparison for the years 1991 and 1992, Summary Statistics by Level, For-hire Carriers

Tableau 6.1 Transporteurs routiers de marchandises, comparaison pour les années 1991 et 1992, statistiques sommaires selon le niveau, camionnage pour compte d'autrui

		:	>\$5 million	≥\$1	to 5 million	≥\$25k to	\$1 million		
		> 5	5 millions \$	≥1 à :	5 millions \$	≥25k à	1 million \$		Total ¹
		1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de	A1- A11								
transporteurs	No. – Nbre	332	322	1,095	1,138	6,556	5,978	7,983	7,438
Operating Revenues – Total – Recettes d'exploitation	\$'000,000	5,907	5,914	2,528	2,632	1,562	1,537	9,997	10,083
Operating Expenses – Total ¹ Dépenses d'exploitation		5,791	5,820	2,376	2,521	1,277	1,239	9,445	ŕ
Transportation Expenses – Frais de transport	97	3,643	3,655	1,522	1,589	931	870	6,095	6,113
Maintenance and Garage Expenses – Dépenses d'entretien et frais de					.,		0,0	0,033	0,110
garage	99	487	505	284	284	128	125	899	915
Terminal Expenses - Frais de terminus	89	480	500	43	36	_	-	522	536
Administrative and General Office Expenses ² – Frais d'administration et frais									
généraux ²	Ħ	1,182	1,159	528	612	218	244	1,929	2,016
Operating Ratio – Ratio d'exploitation		.980	.984	.940	.958	3	3	***	***
Number of Employees - Total -									
Nombre d'employés	No Nbre	49,713	47,830	22,903	24,079	20,393	21,399	93,010	93,308
Salaries and Wages – Total – Traitements et salaires	\$'000,000	1,569	1,551	689	711	395	411	2,652	2,673
Equipment Operated - Total - Matériel productif en									
service	No. – Nbre	99,560	97,340	39,359	41,188	35,418	33,207	174,337	171,735
Straight Trucks - Camions	n	4,752	4,259	4,368	4,101	10,092	7,369	19,222	15,729
load Tractors - Tracteurs routiers	W	18,735	18,660	10,501	11,202	9,399	10,349	38,635	40,211
Semi-trailers - Semi-remorques	Ħ	70,531	69,193	20,034	20,921	14,388	14,412	104,953	104,526
Other - Autres	N	5,532	5,228	4,456	4,964	1,538	1,077	11,526	11,269

Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Includes marketing, traffic and sales expenses. - Comprend les frais de commercialisation, de trafic et des services de vente. See note on data limitations. - Voir la note concernant les contraintes des données.

Table 6.2 Motor Carriers of Freight, 1992: Summary Statistics, by Principal Type of Transportation Activity, For-hire Carriers, Level III

Tableau 6.2 Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Statistiques sommaires, par principaux types d'activité de transport, camionnage pour compte d'autrui de

		• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	reau III					
		Total ¹	General freight	House- hold goods	Bulk liquids	Dry bulk materials	Forest products	Othe commod itie
		Total	Marchan- dises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits fores- tiers	Autre marchai dise
Estimated Number Reporting – Nombre estimatif de déclarants	No. – Nbre	5,978	1,652	475	353	1,477	774	1,24
Operating Revenues - Total - Recettes	\$'000	1,537,271	413,242	144,631	144,481	309,965	192,636	332,31
d'exploitation Transportation Revenues - Recettes	\$ 000	1,557,271	413,242					
tirées du transport	61	1,524,039	410,956	143,267	136,517	308,699	192,477 160	332,12 19
Other Revenues – Autres recettes		13,232	2,286	1,364	7,964	1,266	100	13
Operating Expenses – Total – Dépenses	*	1,239,063	332,904	122,925	124,488	251,443	154,119	253,18
d'exploitation Salaries and Wages – Traitements et		1,235,003	332,904	122,323	124,400	231,443	154,115	200,1
salaires	00	411,250	118,190	58,125	48,840	65,339	46,487	74,2
Benefits - Bénéfices	61	18,583	5,004	2,003	2,887	3,492	2,779	2,4
Fuel - Carburant	61	162,994	51,444	3,861	15,633	32,436	25,716	33,9
Owner Operator Expenses - Dépenses au	59	8,673	2,093	208	406	1,495	739	3,7
titre des chauffeurs contractants Purchased Transport – Achat de service		0,073	2,093	200	400	1,460	,00	0,7
de transport		113,265	23,282	11,272	6,727	37,341	5,736	28,9
Maintenance – Frais d'entretien		125,424	32,863	4,178	16,848	26,058	20,947	24,5
Depreciation – Amortissement	*	122,858	25,132	6,229	12,437	25,416	20,340	33,3
nsurance - Frais d'assurances	н	38,266	10,148	3,074	5,942	6,282	4,032	8,7
Rent - Location		50,716	19,526	8,298	3,610	7,986	3,874	7,4
Other Expenses - Autres dépenses	11	187,033	45,222	25,677	11,158	45,599	23,469	35,9
Number of Full time Employees - Total -	No Mine	01 000	7.540	0.044	4 044	3,885	2,178	3,3
Nombre d'employés à plein temps	No Nbre	21,399	7,513	2,844	1,611	3,000	2,170	3,3
For-hire Trucking Operations - Activités								
de camionnage pour compte d'autrui: Estimated Number of For-hire Truckers –								
Nombre estimatif de camionneurs pour								
compte d'autrui	81	5,978	1,652	475	353	1,477	774	1,2
Equipment Operated - Total - Matériel	86							7.
productif en service		33,207	10,697	2,502	2,456	6,717	3,713	7,1
Straight Trucks - Camions	1000 1	7,369	2,635	1,222	613	2,069 82 429	275 10 101	31 6
Distance Travelled - Distance parcourue	'000 km	322 416	156 518	24 752	17 015	02 429	10 101	316
Average Distance - Distance moyenne	91	44	59	20	28	40	37	
Road Tractors - Tracteurs routiers	No Nbre	10,349	2,986	611	829	2,020	1,460	2,4
Distance Travelled - Distance parcourue	'000 km	937 535	307 861	30 097	83 629	128 925	146 430	240 5
Average Distance - Distance moyenne	64	91	103	49	101	64	100	
Semi-trailers - Semi-remorques	No. – Nbre	14,412	4,808	603	955	2,443	1,911	3,6
Other - Autres	69	1,077	268	66	58	185	68	4
Total Distance	'000 km	1 259 951	464 379	54 849	100 644	211 354	156 531	272
Fuel Consumed – Total – Carburant consommé	'000 L	565 525	164 113	24 227	52 987	103 633	82 605	137 9
Average per Firm – Moyenne par								
entreprise:								
Average Operating Expense - Frais							100	
d'exploitation moyens	\$'000	207	202	259	352	170	199	2
Average Number of Full-time Employees – Nombre moyen d'employés à plein temps ²	No Nbre	4	5	6	5	3	3	
Average Number of Equipment per Firm –	140 14016	4	5		3	,	,	
Nombre moyen d'unités par entreprise	60	6	6	5	7	5	5	

Some totals may not add due to rounding - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Working owner included - Incluant les propriétaires actifs.

Table 6.3 Motor Carriers of Freight, 1992: Summary Statistics by type of movement, Canada, For-hire Carriers, Level III

Tableau 6.3

Transporteurs routiers de marchandises, 1992: statistiques sommaires selon le type de mouvement, Canada, camionnage pour compte d'autrui de niveau III

				Extraprovinc	ial Carriers -	Transporteurs e	extraprovinciau	<
		Intra provincial Carriers					Internationa	
		Transpor- teurs Intra- provinciaux	Total ¹	Intra Provincial	Inter Provincial	Sub- Total ¹	Into Canada	Out of Canada
		provincial				Sous- total ¹	À destina- tion du Canada	En prove- nance du Canada
Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs	No. – Nbre	3,509	2,469					
Operating Revenues – Total – Recettes d'exploitation	\$'000	815,556	721,729	418,020	170,633	133,075	59,845	73,231
Operating Expenses – Total ¹ Dépenses d'exploitation	11	670,798	568,271	349,860	118,554	99,857	43,630	56,227
Transportation Expenses – Frais de transport	50	463,464	406,299	252,174	83,552	70,574	30,987	39,587
Maintenance and Garage Expenses – Dépenses d'entretien et frais de garage	61	71,775	53,650	34,723	10,030	8,898	3,881	5,017
Administrative and General Office Expenses – Frais d'administration et frais généraux	**	135,559	108,322	62,963	24,973	20,386	8,763	11,624
Number of Employees - Total ² - Nombre d'employés	No. – Nbre	11,019	10,380			•••		
Salaries and Wages – Total – Traitements et salaires	\$'000	240,844	170,409		***	•••		
Equipment Operated – Total – Matériel productif en service	No. – Nbre	16,692	16,515			•••		•••
Straight Trucks - Camions	11	4,632	2,736					
Road Tractors - Tracteurs routiers	11	4,789	5,561					
Semi-trailers - Semi-remorques	**	6,888	7,523					
Other Autres	10	383	695		***			

Total may not add due to rounding. – Le total n'est pas juste à cause des données arrondies. Full-time employees only. – Employés à temps plein seulement.

Table 6.4 Motor Carriers of Freight, 1992: Number of **Employees by Type and by Province and Territory** of Domicile, For-hire Carriers, Level III

Tableau 6.4

Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Nombre d'employés selon le type et la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III

		Newfound- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec
	Canada	Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec
			Number -	- Nombre		
Estimated Number Reporting – Nombre estimatif de déclarants	5,978	105	64	148	256	1,590
Employees – Employés:						
Drivers - Chauffeurs						
Full-time - Plein temps	15,624	271	127	382	600	3,707
Part-time – Temps partiel	3,166	108	31	91	267	638
Other Employees - Autres employés				470	005	0.000
Full-time - Plein temps	5,775	75	19	172	205	2,603
Part-time - Temps partiel	1,889	47	11	52	155	524
Total						0.044
Full-time – Plein temps	21,399	346	146	554	805	6,310
Part-time – Temps partiel	5,055	155	42	143	422	1,162
Owner Operators - Chauffeurs contractant						4.00
Full-time - Plein temps	1,655	46	5	45	50	109
Part-time – Temps partiel	488	13	31	16	27	114
					British	Territories
			Saskat-	Allende	Columbia	
	Ontario	Manitoba	chewan	Alberta	Colombie- Britannique	Territoires
			Number -	- Nombre		
Estimated Number Reporting -						
Estimated Number Reporting – Nombre estimatif de déclarants	1,542	242	322	640	1,061	8
Nombre estimatif de déclarants	1,542	242	322		1,061	8
Nombre estimatif de déclarants Employees - Employés:	1,542	242	322		1,061	8
Employees - Employés: Drivers - Chauffeurs				640	1,061	120
Nombre estimatif de déclarants Employees - Employés:	1,542 4,316 531	242 827 149	322 604 158			
Nombre estimatif de déclarants Employees – Employés: Drivers – Chauffeurs Full-time – Plein temps Part-time – Temps partiel Other Employees – Autres employés	4,316	827	604 158	640 1,924 331	2,747 861	120
Nombre estimatif de déclarants Employees - Employés: Drivers - Chauffeurs Full-time - Plein temps Part-time - Temps partiel	4,316 531	827 149 165	604 158	1,924 331 417	2,747 861 810	120
Nombre estimatif de déclarants Employees – Employés: Drivers – Chauffeurs Full-time – Plein temps Part-time – Temps partiel Other Employees – Autres employés	4,316 531	827 149	604 158	640 1,924 331	2,747 861	120
Nombre estimatif de déclarants Employees - Employés: Drivers - Chauffeurs Full-time - Plein temps Part-time - Temps partiel Other Employees - Autres employés Full-time - Plein temps Part-time - Temps partiel Total	4,316 531 1,152 249	827 149 165 85	604 158 147 116	1,924 331 417 205	2,747 861 810 445	120 - 10
Nombre estimatif de déclarants Employees – Employés: Drivers – Chauffeurs Full-time – Plein temps Part-time – Temps partiel Other Employees – Autres employés Full-time – Plein temps Part-time – Temps partiel	4,316 531	827 149 165	604 158	1,924 331 417	2,747 861 810	
Nombre estimatif de déclarants Employees – Employés: Drivers – Chauffeurs Full-time – Plein temps Part-time – Temps partiel Other Employees – Autres employés Full-time – Plein temps Part-time – Temps partiel Total Full-time – Plein temps Part-time – Temps partiel	4,316 531 1,152 249 5,467	827 149 165 85	604 158 147 116	1,924 331 417 205	2,747 861 810 445	120
Nombre estimatif de déclarants Employees – Employés: Drivers – Chauffeurs Full-time – Plein temps Part-time – Temps partiel Other Employees – Autres employés Full-time – Plein temps Part-time – Temps partiel Total Full-time – Plein temps	4,316 531 1,152 249 5,467	827 149 165 85	604 158 147 116	1,924 331 417 205	2,747 861 810 445	120 - 10

Table 6.5 Motor Carriers of Freight, 1992: Equipment Operated by Province and Territory of Domicile, For-hire Carriers, Level III

Tableau 6.5

Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Matériel en service selon la Province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III

	Straight Trucks	Road Tractors	Semi- Trailers	Other Equipment	
	Camions	Tracteurs routiers	Semi- remorques	Autre matériel	Tota
		Num	nber - Nombre		
Newfoundland – Terre-Neuve:					
Owned and Leased - Possédés et loués	120	194	276	13	603
Operated by Owner Operators – Exploités par les chauffeurs contractants	7	31	1	_	39
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard:					
Owned and Leased - Possédés et loués	87	70	95	8	260
Operated by Owner Operators – Exploités par les chauffeurs contractants	28	23			
	20	23	-	-	51
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse: Owned and Leased - Possédés et loués	184	289	503	1	077
Operated by Owner Operators – Exploités	104	289	503	1	977
par les chauffeurs contractants	5	31	-	-	36
New Brunswick - Nouveau-Brunswick:					
Owned and Leased - Possédés et loués	287	413	460	47	1,207
Operated by Owner Operators – Exploités	479	444			100
par les chauffeurs contractants	17	114	2	-	133
Quebec - Québec:					
Owned and Leased - Possédés et loués Operated by Owner Operators - Exploités	1,695	2,286	2,785	156	6,922
par les chauffeurs contractants	10	197	3		210
Ontario:					
Owned and Leased – Possédés et loués	1,615	3,385	4,814	167	9,981
Operated by Owner Operators - Exploités					
par les chauffeurs contractants	120	337	46	~	503
Manitoba:					
Owned and Leased - Possédés et loués	320	532	959	42	1,853
Operated by Owner Operators – Exploités par les chauffeurs contractants	2	98	_	_	100
	- Bon				
Saskatchewan: Owned and Leased - Possédés et loués	376	474	653	86	1.589
Operated by Owner Operators – Exploités	0,0	7/7	000		.,
par les chauffeurs contractants	31	75	17	-	123
Alberta:					
Owned and Leased - Possédés et loués	930	1,186	1,645	426	4,187
Operated by Owner Operators – Exploités par les chauffeurs contractants	199	413	9	5	626
	155	4.0			
British Columbia – Colombie-Britannique: Owned and Leased – Possédés et loués	1,742	1,499	2,194	113	5,548
Owned and Leased – Possedes et loues Operated by Owner Operators – Exploités	1,746	1,700	· ·		
par les chauffeurs contractants	152	352	5	_	509
Territories - Territoires:					
Owned and Leased - Possédés et loués	13	21	28	18	80
Operated by Owner Operators – Exploités	_	_	_	_	_
par les chauffeurs contractants	_				
CANADA:		46.040	44.440	1,077	33,207
Owned and Leased1 – Possédés et loués1	7,369	10,349	14,412	1,077	33,207
Operated by Owner Operator – Exploités par les chauffeurs contractants	571	1,671	83	5	2,330

¹ Owned and leased by a company. - Possédés et loués par une entreprise.

Table 6.6 Motor Carriers of Freight, 1992: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile, For-hire Carriers, Level III

Tableau 6.6

Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III

			Straight Truck	S		Road Tracto	ors
			Camions			Tracteurs rou	tiers
	Total Distance		Owned & Leased	Operated by Owner Operator		Owned & Leased	Operated by Owner Operator
	Distance total	Total	Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants	Total	Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants
			('000 km)	- (en milliers de	e km)		
Newfoundland - Terre-Neuve	22 667	5 897	5 527	370	16 770	14 437	2 333
Prince Edward Island – Île-du-Prince- Édouard	16 858	7 307	3 762	3 544	9 551	6 789	2 763
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	38 971	9 569	9 047	522	29 403	25 681	3 722
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	69 104	15 774	14 565	1 210	53 330	40 323	13 006
Quebec - Québec	347 675	99 549	99 529	21	248 126	218 641	29 485
Ontario	364 433	63 549	62 075	1 474	300 884	269 049	31 835
Manitoba	69 456	10 841	10 742	99	58 615	49 030	9 585
Saskatchewan	75 306	11 923	10 697	1 226	63 383	53 776	9 607
Alberta	165 973	36 875	31 649	5 226	129 098	102 786	26 311
British Columbia - Colombie-Britannique	267 248	76 770	74 426	2 343	190 478	155 020	35 458
Territories - Territoires	2 399	396	396	-	2 003	2 003	-
CANADA	1 440 090	338 451	322 416	16 034	1 101 639	937 535	164 104

Note: Some totals may not add due to rounding.
Nota: Certains totaux ne sont pás justes à cause des données arrondies.

Table 6.7 Motor Carriers of Freight, 1992: Fuel Consumption and Cost by Province and Territory of Domicile. For-hire Carriers, Level III

Tableau 6.7

Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III

	Estimated Number Reporting	Fuel Consumed	Total Cost	Average Cost per Litre
	Nombre estimatif de déclarants	Carburant consommé	Coût total	Coût moyen par litre
	No. – Nbre	Litres	\$'000	\$
Newfoundland - Terre-Neuve Prince Edward Island - Île-du-Prince-	105	8 676	4,313	.50
Édouard	64	4 823	2,218	.46
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	148	14 949	7,384	.49
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	256	24 864	11,773	.47
Quebec – Québec	1,590	128 289	59,695	.47
Ontario	1,542	148 015	68,815	.46
Manitoba	242	29 101	12,595	.43
Saskatchewan	322	34 650	15,861	.46
Alberta	640	68 797	29,267	.43
British Columbia - Colombie-Britannique	1,061	102 528	45,132	.44
Territories - Territoires	8	833	427	.51
CANADA ¹	5,978	565 525	257,481	.46

Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 6.8

Motor Carriers of Freight, 1992: Type of Carriers by Province and Territory of Domicile, Owner **Operators**

Tableau 6.8

Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Genre de transporteurs selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants

	Owner-Operator Working for							
		Chauffeur-contractan	t travaillant pour					
	For-Hire Carriers	Private Carriers	Both	Total				
	Transporteurs pour compte d'autrui	Transporteurs pour compte propre	Les deux	100				
Newfoundland - Terre-Neuve Prince Edward Island - Île-du-Prince-	360	172	23	554				
Édouard	169	36	7	211				
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	850	284	49	1,183				
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,336	302	104	1,742				
Quebec - Québec	5,638	962	468	7,068				
Ontario	9,274	2,423	255	11,952				
Manitoba	1,271	338	89	1,698				
Saskatchewan	1,185	240	62	1,488				
Alberta	3,968	1,077	524	5,570				
British Columbia - Colombie-Britannique	4,241	1,397	489	6,127				
Territories - Territoires	50	13	4	67				
CANADA ¹	28,343	7,246	2,070	37,658				

Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 6.9

Motor Carriers of Freight, 1992: Summary Statistics by Province and Territory of Domicile, Owner Operators

				New-	Prince	Nov
				found-	Edward	Scoti
			Canada	land	Island	
			Canada	Terre-	Île-du-	9.1 II -
				Neuve	Prince-	Nouvelle
No.				INGUVE	Édouard	Ecoss
					Edouard	
1	Estimated Number Reporting	No.	37,658	554	211	1,183
2	Total Operating Revenues	\$'000	4,486,110	65,050	27.042	146,25
3	Transportation Revenues	*	4,454,985	63,331	26.944	143,98
4	Other Revenues	я	31,125	1,719	98	2,269
5	Total Operating Expenses	86	3,214,490	51,563	40.240	404.000
6	Salaries and Wages	w	703.484	12,779	18,318	101,839
7	Benefits	te			4,589	23,986
8	Fuel	17	29,396	329	77	789
9			589,128	6,357	3,473	20,445
9	Owner Operator Expenses		20,674	863	113	810
10	Purchased Transport		162,985	533	132	3.323
11	Maintenance	m	385,800	4,333	2.429	10,271
12	Depreciation	91	441,729	7,121		
13	Insurance		128,433	2,054	2,650	11,463
14	Rent			,	759	3,371
15	Other Expenses		119,369	2,883	648	5,068
10	Other Expenses		633,491	14,310	3,449	22,312
17	Total Number of Full-time Employees	No.	57,867	1,075	375	1,918
			New	Quel	nec	
			Brunswick	-		
			Marrian			Ontario
			Nouveau- Brunswick	Quéi	oec	
1	Estimated Number Reporting	No.	1,742	7,0	68	11,952
2	Total Operating Revenues	eroon.	000 707			
3	Total Operating Revenues Transportation Revenues	\$'000	229,707	849,6		1,359,560
4	Other Revenues	m	229,083 624	844,8 4,7		1,352,707 6,853
_						0,000
5	Total Operating Expenses	-	168,689	653,8	83	949,486
6	Salaries and Wages	**	37,139	148,7	53	176,808
7	Benefits		1,246	9,5	74	5,872
8	Fuel	"	32,721	135,4	65	174,275
9	Owner Operator Expenses	14	389	1,5	73	9,654
10	Purchased Transport		1,874	18,3	60	38.044
11	Maintenance	Ħ	18,250	97,3		96,905
12	Depreciation	10	22,505	83,8		137,549
13	Insurance	W	6,969	26.7		51,816
14	Rent		4,226	22,3		37,525
15	Other Expenses	*	43,368	109,9		221,037
	Total Number of Full-time Employees	No.	2,894	10,4	40	17,433
17						

Note: Some totals may not add due to rounding.

Tableau 6.9 Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants

			Alberta	askatchewan	Manitoba
estimatif de déclarants	Nombre	Nbre	5,570	1,488	1,698
				405.500	040.000
cettes d'exploitation		\$'000	654,276	185,530	219,928
tes tirées du transport		-	644,913	183,590	219,136
s recettes	Autre	*	9,363	1,940	792
penses d'exploitation	Total, de	M	474,720	129,176	146,699
ments et salaires		82	112,517	33,820	28,955
	Bénét	19	3,653	1,404	875
rant	Carbu	π	82,226	24,761	33,072
nses au titre des chauffeurs ntractants		rt H	2,124	100	1,966
de service de transport			31,608	4,233	5,172
d'entretien		19	55,989	12,973	14,269
issement		м	72,850	17,336	19,787
d'assurances		π	14,217	2,402	2,467
	Locat		16,482	4,819	4,595
dépenses	Autre	99	83,055	27,330	35,541
ombre d'employés à temps		Nbre	8,536	2,388	2,656
			7.	Northwe	British
				Territori	Columbia
				Territoires Nord-Oue	Colombie- Britannique
estimatif de déclarants	Nombre e	Nbre	7	1	6,127
cettes d'exploitation		\$'000	0	11,4	737,656
tes tirées du transport		19	0	11,4	735,042
s recettes	Autre	и ,	7		2,614
penses d'exploitation	Total, dé	m .	0	8,7	511,347
ments et salaires		W		2,5	121,572
ices	Bénéf	н	8		5,559
rant	Carbu	m		8	75,521
nses au titre des chauffeurs ntractants		# #	•		3,081
de service de transport	Achat	e		3	59,384
d'entretien				1,1	71,905
dissement		и		1,2	65,354
d'assurances			0		17,404
on s dépenses	Locati	#	6		20,530
·			9	2,1	71,038
mbre d'employés à	Total, no	Nbre	2	1	9,991

Nota: Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

Table 6.10 Motor Carriers of Freight, 1992: Summary Statistics, by Principal Type of Transportation Activity, Owner Operators

Tableau 6.10

Transporteurs routiers de marchandises, 1992:
Statistiques sommaires, par principaux types d'activité

de transport, chauffeurs contractants

			General freight	House- hold goods	Bulk liquids	Dry bulk materials	Forest products	Othe commod ities
		Total ¹	Marchan-	Articles	Liquides	Produits	Produits	Autres
			dises générales	ménagers	en vrac	secs en vrac	fores- tiers	marchan dises
Estimated Number Reporting –								
Nombre estimatif de déclarants	No Nb	re 37,658	11,179	694	1,895	13,999	4,599	5,293
Operating Revenues – Total – Recettes d'exploitation	\$'000	4,486,110	1,325,827	79,105	301,354	1,302,091	726,826	750,908
Transportation Revenues - Recettes	01							ŕ
tirées du transport Other Revenues – Autres recettes	11	4,454,985 31,125	1,321,631 4,196	78,723 381	293,718 7,637	1,291,774 10,317	722,341 4,485	746,799 4,109
Operating Expenses – Total – Dépenses		0.044.400	200.000	20.224				
d'exploitation Salaries and Wages - Traitements et		3,214,490	930,222	56,771	213,021	901,970	559,597	552,909
salaires	**	703,484	188,985	20,568	66,395	172,529	138,405	116,602
Benefits - Bénéfices	**	29,396	7,164	844	1,694	7,446	4,746	7,503
Fuel – Carburant Owner Operator Expenses – Dépenses au	**	589,128	202,479	5,771	30,860	117,308	103,951	128,758
titre des chauffeurs contractants	11	20,674	7,163	293	211	4,228	2,563	6,217
Purchased Transport - Achat de service								
de transport	и	162,985	41,317	1,084	11,535	70,976	16,310	21,763
Maintenance – Frais d'entretien	11	385,800	107,348	4,864	20,452	97,499	79,014	76,623
Depreciation – Amortissement Insurance – Frais d'assurances	40	441,729	116,883	5,619	26,708	131,966	83,070	77,482
Rent – Location		128,433 119,369	35,629 41,699	2,503 3,426	5,697	41,904	20,511	22,190
Other Expenses – Autres dépenses	**	633,491	181,554	11,800	9,518 39,951	33,149 224,964	16,327 94,699	15,249 80,522
Number of Full-time Employees – Total – Nombre d'employés à								
plein temps	No. – Nbi	re 57,867	16,825	1,193	3,546	20,172	7,815	8,317
Owner Operators – chauffeurs								
contractants:								
Estimated Number of Owner Operators – Nombre estimatif de chauffeurs								
contractants	No. – Nbr	e 37,658	11,179	694	1,895	13,999	4,599	5,293
Equipment Operated – Total – Matériel								
productif en service	11	77,018	21,841	1,204	4,882	24,929	12,132	12,030
Straight Trucks - Camions		22,628	4,361	578	1,306	14,386	992	1,005
Distance Travelled – Distance parcourue Average Distance – Distance moyenne	'000 km	1 010 154 45	175 255 40	21 208 37	45 711	654 230	64 373	49 377
Road Tractors – Tracteurs routiers	No Nbr		10,554	374	35 1,671	45 5,425	65 5,663	49 6.214
Distance Travelled - Distance parcourue	'000 km	3 385 703	1 403 910	31 307	213 332	467 000	516 983	753 171
Average Distance – Distance moyenne	60	113	133	84	128	86	91	121
Semi-trailers – Semi-remorques Other – Autres	No Nbr		6,793	238	1,869	4,860	5,038	4,500
		1,193	133	15	37	257	439	312
Total Distance	'000 km	4 395 857	1 579 164	52 515	259 044	1 121 229	581 357	802 548
Fuel Consumed - Total - Carburant consommé	'000 L	2 154 398	764 393	22 938	131 043	541 778	300 260	393 986

Some totals may not add due to rounding. – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.
 Working owner included. – Incluant les propriétaires actifs.

Table 6.11 Motor Carriers of Freight, 1992: Equipment Operated by Province and Territory of Domicile, **Owner Operators**

Tableau 6.11

Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Matériel en service selon la Province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants

	Straight Trucks	Road Tractors	Semi- Trailers	Other Equipment	
	Camions	Tracteurs routiers	Semi- remorques	Autre matériel	Total
			Number - Nombre		
Newfoundland - Terre-Neuve	357	539	586	29	1,510
Prince Edward Island – Île-du-Prince- Édouard	145	204	175	4	528
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	720	1,000	839	36	2,594
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	802	1,729	2,200	27	4,758
Quebec - Québec	5,671	4,578	3,812	30	14,090
Ontario	7,065	8,387	5,826	333	21,610
Manitoba	532	1,845	1,208	31	3,616
Saskatchewan	623	1,480	1,180	47	3,330
Alberta	2,937	5,038	3,826	254	12,056
British Columbia – Colombie- Britannique	3,716	5,034	3,591	395	12,736
Territories - Territoires	62	70	44	7	191
CANADA ¹	22,628	29,901	23,297	1,193	77,018

Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 6.12

Motor Carriers of Freight, 1992: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile, Owner Operators

Tableau 6.12

Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile, chauffeurs contractants

	Total	Straight Trucks Camions	Road Tractors Tracteurs routiers	
	Distance	Operated by Owner Operator	Operated by Owner Operator	
	Distance total	Exploités par les chauffeurs contractants	Exploités par les chauffeurs contractants	
		('000 km) - (en milliers de km)		
Newfoundland – Terre-Neuve	68 998	12 629	56 369	
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	24 743	5 313	19 430	
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	155 934	30 941	124 993	
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	245 873	42 425	203 448	
Quebec - Québec	717 884	201 345	516 539	
Ontario	1 387 002	361 460	1 025 542	
Manitoba	250 449	21 251	229 199	
Saskatchewan	203 826	28 458	175 368	
Alberta	680 369	130 414	549 955	
British Columbia - Colombie-Britannique	651 183	174 268	476 915	
Territories - Territoires	9 596	1 651	7 945	
CANADA ¹	4 395 857	1 010 154	3 385 703	

Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 6.13 Motor Carriers of Freight, 1992: Fuel Consumption and Cost by Province and Territory of Domicile, **Owner Operators**

Tableau 6.13

Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants

	The state of the s				
	Estimated Number Reporting	Fuel Consumed	Total Cost	Average Cost per Litre	
	Nombre estimatif de déclarants	Carburant consommé	Coût total	Coût moyen par litre	
	No Nbre	Litres '000	\$'000	\$	
Newfoundland - Terre-Neuve	554	31 375	14,729	.47	
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	211	12 188	5,775	.47	
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	1,183	73 388	34,855	.47	
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,742	119 396	54,709	.46	
Quebec - Québec	7,068	350 049	168,518	.48	
Ontario	11,952	651 379	303,944	.47	
Manitoba	1,698	129 377	56,747	.44	
Saskatchewan	1,488	106 652	45,839	.43	
Alberta	5,570	341 997	148,346	.43	
British Columbia - Colombie-Britannique	6,127	333 703	149,098	.45	
Territories - Territoires	67	4 894	2,139	.44	
CANADA ¹	37,658	2 154 398	984,699	.46	

Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 6.14

Motor Carriers of Freight, 1992: Average Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile, Level III For-hire Carriers, and Owner Operators

Tableau 6.14

Transporteurs routiers de marchandises, 1992: Distance moyenne parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III et chauffeurs contractants

	Strai	ght Trucks	Road Tractors		
	Camions		Tracte	urs routiers	
	Owned & Leased	Operated by Owner Operator	Owned & Leased	Operated by Owner Operator	
	Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants	Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants	
		('000 km / vehicle) - (en milliers de km par v	réhicule)	
Newfoundland – Terre-Neuve	46	36	74	103	
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	43	51	96	98	
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	49	43	89	125	
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	51	53	98	117	
Quebec - Québec	59	35	96	114	
Ontario	38	51	79	121	
Manitoba	34	40	92	123	
Saskatchewan	28	45	113	119	
Alberta	34	43	87	106	
British Columbia - Colombie-Britannique	43	46	103	95	
Territories – Territoires	30	27	95	113	
CANADA	44	44	91	112	

Chapter VII

Survey Methodology and Data Quality

Chapitre VII

Méthodologie d'enquête et qualité des données

7.1 Introduction

This chapter describes the methodology of the surveys of the trucking industry carried out by the Transportation Division of Statistics Canada. Sections 7.2 to 7.4 provide, for each survey, descriptions of target and survey populations, sample design, data processing and estimation. Notes for historical comparisons are also provided. In Section 7.5, quality of the data presented in this publication is discussed and quality indicators for some key statistics are given.

There are several terms commonly used in this chapter. These terms are defined below:

Target Population: collection of all units (e.g. carriers, shipments) for which the information is required.

Survey Population: collection of all units (e.g. carriers, shipments) for which the survey can realistically provide information. The survey population may differ from the target population due to the operational difficulty of identifying all the units that belong to the target population.

Survey Frame: a list of units that carries the contact (e.g. name, address) and the classification (e.g. industrial classification) information of the units. This list is used for sample design and selection and ultimately provides the contact information for the selected units.

Stratification: a nonoverlapping partition of the survey population into relatively homogeneous groups with respect to certain characteristics such as geographical and industrial classification, size, etc. These groups are called strata and are used for sample allocation and selection.

Sampling weight: raising factor attached to each sampled unit to obtain estimates for the population from a sample. The basic concept of the sampling weight can be explained by using the representation rate. For example, if 2 units are selected out of 10 population units at random, then each selected unit represents 5 units in the population including itself, and it is given the sampling weight of 5. A survey with a complex sample design requires a more complicated way of calculating the sampling weight. However, the sampling weight is still equal to the number of population units it represents.

Users who require additional information can obtain details from the Transportation Division upon request.

(Telephone: 613-951-2486, Fax: 613-951-0579)

7.1 Introduction

Ce chapitre décrit la méthodologie des enquêtes sur le secteur du camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada. Les sections 7.2 à 7.4 fournissent, pour chaque enquête, une description de la population cible et de la population observée, du plan d'échantillonnage, du traitement des données et de l'estimation. On y trouve également des notes concernant les comparaisons des données dans le temps. La section 7.5 porte sur la qualité des données présentées dans la publication et sur certains indicateurs de la qualité pour des caractéristiques d'intérêt.

Dans ce chapitre, plusieurs termes sont fréquemment utilisés. Voici leur définition:

Population cible: ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, livraisons) pour lesquelles des renseignements sont requis.

Population observée: ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, livraisons) pour lesquelles l'enquête peut réellement fournir des renseignements. La population observée peut différer de la population cible, étant donné la difficulté opérationnelle reliée à l'identification exhaustive des unités appartenant à la population cible.

Base de sondage: liste des unités contenant les renseignements visant à établir un contact (p. ex., nom, adresse) et une classification (p. ex., la classification industrielle) des unités. Cette liste est utilisée dans le plan d'échantillonnage ainsi que pour sélectionner les unités qui font partie de l'enquête. En dernier lieu, elle foumit les renseignements nécessaires à l'établissement du contact avec les unités sélectionnées.

Stratification: partition mutuellement exclusive de la population observée en groupes relativement homogènes par rapport à une ou plusieurs caractéristiques (p. ex., géographie et classification industrielle, taille, etc.). Ces groupes portent le nom de strates et sont utilisés lors de la répartition et de la sélection de l'échantillon.

Poids d'échantillonnage (pondération): facteur d'inflation relatif à chaque unité échantillonnée. Ce facteur vise à obtenir des estimations d'une population à partir d'un échantillon. On peut expliquer le concept du poids d'échantillonnage au moyen d'un taux de représentation. Par exemple, si 2 unités sont sélectionnées à même une population de 10 unités de façon aléatoire, chaque unité échantillonnée représente alors 5 unités de la population (incluant elle-même), et un poids d'échantillonnage de 5 est attribué à chacune des unités échantillonnage s. Le calcul du poids d'échantillonnage est toutefois plus complexe dans le cas d'enquêtes avec plan d'échantillonnage plus élaboré. Néanmoins, le concept de poids d'échantillonnage demeure inchangé car il représente toujours une certaine quantité d'unités échantillonnées.

Les utilisateurs désirant obtenir des renseignements supplémentaires sont priés de communiquer avec la Division des transport de Statistique Canada.

(Téléphone: 613-951-2486, télécopieur: 613-951-0579)

7.2 Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) Survey – (Chapter 2 and 6)

A. Survey Objective

The principal objective of this survey is to provide information about the size, structure and economic performance of Canada's trucking industry on an annual basis. Financial data are used as inputs to the System of National Accounts. Federal and provincial governments use the data to formulate policies and to monitor the trucking industry in Canada. Trucking companies use the published statistics for benchmarking purposes.

B. Populations

Target Population

There are 3 different target populations intended to be surveyed by AMCF. These are:

AMCF Survey of For-hire Carriers: the target population consists of all Canadian-domiciled for-hire motor carriers (companies) of freight with annual operating revenues of \$25 thousand or more.

AMCF Survey of Owner Operators: the target population includes all Canadian-domiciled owner operators with annual operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million.

AMCF Survey of Private Carriers: the target population is all Canadian-domiciled private carriers with annual operating expenses pertaining to the trucking operations of \$1 million or more.

Survey Population

The survey population for the AMCF survey is divided into four levels:

- Level I for-hire carriers with annual operating revenues of \$5 million or more (Chapter 2);
- Level II for-hire carriers with annual operating revenues greater than or equal to \$1 million and less than \$5 million (Chapter 2);
- Level III for-hire carriers and owner operators with annual operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million (Chapter 6);
- Level IV private carriers with annual operating expenses of \$1 million or more (Service Bulletin).

AMCF Survey of For-hire Carriers and Owner Operators (Chapter 2 and 6):

The frame for the 1992 survey of for-hire carriers (Levels I and II) included carriers with revenues of \$1 million or more in the 1991 AMCF. It also included new carriers that started their operations in 1991 and some that started in 1992 (births) as identified by the Business Register Division of Statistics Canada and from an administrative source. An administrative file of taxfilers reporting trucking business income greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million in the 1992 tax year was used as a survey frame for Level III.

7.2 Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM) – (chapitres 2 et 6)

A. Objectif de l'enquête

Le principal objectif de l'enquête est de fournir, sur une base annuelle, des renseignements sur la taille, la structure et le rendement du secteur canadien du camionnage. Les données financières sont utilisées comme intrants au système de comptabilité nationale. Les administrations fédérale et provinciales utilisent les données pour élaborer des politiques et surveiller le secteur du camionnage au Canada. Les entreprises de camionnage utilisent les statistiques publiées comme données repères.

B. Populations

Population cible

Trois populations différentes sont visées par l'EATRM. Celles-ci sont:

EATRM – Transporteurs pour compte d'autrui La population cible comprend tous les transporteurs routiers (compagnies) de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui produisent des recettes d'exploitation annuelles de 25,000 \$ ou plus.

EATRM – Chauffeurs contractants La population cible comprend tous les chauffeurs contractants domiciliés au Canada qui produisent des recettes d'exploitation annuelles supérieures ou égales à 25,000 \$ et inférieures à 1 \$ million.

EATRM – **Transporteurs pour compte propre** La population cible comprend tous les transporteurs pour compte propre domiciliés au Canada dont les dépenses d'exploitation annuelles liées aux activités de camionnage se chiffrent à 1 \$ million ou plus.

Population observée

La population observée de l'EATRM est répartie selon quatre niveaux :

- Niveau! transporteurs pour compte d'autrui produisant des recettes d'exploitation annuelles de 5 \$ millions ou plus (chapitre 2);
- Niveau II transporteurs pour compte d'autrui produisant des recettes d'exploitation annuelles supérieures ou égales à 1 \$ million et inférieures à 5 \$ millions (chapitre 2);
- Niveau III transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants produisant des recettes d'exploitation annuelles supérieures ou égales à 25,000 \$ et inférieures à 1 \$ million (chapitre 6);
- Niveau IV transporteurs pour compte propre produisant des dépenses d'exploitation annuelles de 1 \$ million ou plus (Bulletin de service).

EATRM - Transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants (chapitres 2 et 6)

La base de sondage de l'enquête de 1992 auprès des transporteurs pour compte d'autrui (niveaux I et II) comprenait les transporteurs ayant déclaré des recettes de 1 \$ million ou plus à l'EATRM de 1991. Elle comprenait également les compagnies qui ont commencé leurs activités en 1991, ainsi que certaines compagnies qui ont commencé leurs activités en 1992 (naissances), renseignements tirés de la Division du registre des entreprises de Statistique Canada et de dossiers administratifs. Une source administrative de transporteurs ayant déclaré un revenu brut d'entreprise supérieur ou égal à 25,000 \$ et inférieur à 1 \$ million pour l'année imposable de 1992 a servi de base de sondage pour les transporteurs du niveau III.

AMCF Survey of Private Carriers (Service Bulletin):

The 1992 survey frame was created based on the list of private carriers surveyed in 1991 and whose operating expenses are anticipated to exceed \$1 million in 1992. A few births were identified and included in the survey frame through the profiling of large businesses conducted by the Business Register Division of Statistics Canada.

The following are not covered by the AMCF Survey:

- courier and messenger services;
- some carriers that started their operations during 1992.

C. Sample Design (AMCF Level III, Chapter 6)

A census of all carriers listed on the Level I, II and IV survey frames is conducted. The number of trucking businesses on the Level III survey frame is very large and therefore only a sample of them is selected to represent the Level III universe. The sample is selected by the Tax Estimates Program of Statistics Canada and its design is described below.

The list of taxfilers that reported business income in 1992 is classified using province/territory of domicile, Standard Industrial Classification (SIC) code and size measured by Gross Business Income (GBI). Taxfilers with the same classification form a stratum within which a sample is selected. The Level III sample is selected from strata covering all Canadian provinces and territories, SIC 456 (Truck Transport Industries) and businesses with operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million. The overall size of the sample and its allocation among strata are determined to satisfy the precision requirements for the provincial estimates of GBI under given cost constraints. Coefficient of variation is used as a measure of precision and is described in Section 7.5.

The sample size and the estimated population size by province or territory of domicile are given in Table 7.1.

Table 7.1 1992 Annual Motor Carriers of Freight Survey – Level III –

Estimated Population Size and Sample Size by Province or Territory of Domicile

EATRM - Transporteurs pour compte propre (Bulletin de service)

La base de sondage de 1992 comprenait les transporteurs pour compte propre enquêtés en 1991 et pour lesquels les dépenses d'exploitation anticipées devraient totaliser 1 \$ million ou plus en 1992. La Division du registre des entreprises de Statistique Canada a relevé quelques nouveaux transporteurs lors de l'établissement du profil des grandes entreprises.

Les unités suivantes ne sont pas couvertes par l'EATRM

- les services de messagerie;
- certains transporteurs ayant commencé leurs activités en 1992.

C. Plan d'échantillonnage (EATRM - niveau III, chapitre 6)

On procède à un dénombrement de tous les transporteurs qui figurent dans les bases de sondage des niveaux I, II et IV. Le nombre de transporteurs dans la base de sondage de niveau III est très élevé, aussi un échantillon est sélectionné pour représenter l'univers de ces transporteurs. L'échantillon, dont le plan est décrit ci-après, est choisi à partir du Programme des estimations fondées sur les données fiscales de Statistique Canada.

La liste des transporteurs ayant déclaré des recettes pour l'année imposable de 1992 est classée selon la province ou le territoire de domicile, la Classification type des industries (CTI) et la taille, qui est mesurée en fonction du revenu brut d'entreprise (RBE). Les transporteurs déclarants du même niveau de classification forment une strate à partir de laquelle un échantillon est sélectionné. L'échantillon de transporteurs de niveau III est sélectionné à partir de strates englobant toutes les provinces et tous les territoires canadiens, le code de CTI 456 (Industrie du transport, secteur du camionnage) et les compagnies produisant des recettes supérieures ou égales à 25,000 % et inférieures à 1 % million. La taille globale de l'échantillon et sa répartition selon les strates sont déterminées de façon à respecter les critères de précision des estimations provinciales du RBE, compte tenu des contraintes de coûts. Le coefficient de variation, décrit à la section 7.5, sert de mesure de précision.

La taille d'échantillon et la taille estimée de population par province ou territoire de domicile sont présentées au tableau 7.1.

Tableau 7.1

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises - Niveau III - (1992)

Taille estimative de la population observée et taille de l'échantillon selon la province ou le territoire de domicile

Province or Territory of Domicile	Estimated Number of Carriers in Survey Population	Number of In-scope Carriers Selected Nombre de transporteurs sélectionnés appartenant au champ de l'enquête	
Province ou territoire de domicile	Nombre estimatif de transporteurs dans la population observée		
Newfoundland - Terre-Neuve	659	396	
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	275	181	
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	1,331	604	
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,998	719	
Quebec - Québec	8,658	1,459	
Ontario	13,494	1,946	
Manitoba	1,939	845	
Saskatchewan	1,809	416	
Alberta	6,210	1,423	
British Columbia - Colombie-Britannique	7,188	1,654	
Yukon	48	36	
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	27	20	
Canada	43,636	9,699	

D. Data Processing

A different questionnaire is used for each level. The content of the Level I,II and IV questionnaires is similar but the three questionnaires differ in length; Level I asking the most number of questions and Level IV asking the least number of questions. The Level III questionnaire contains questions on operating statistics only.

AMCF Survey of For-hire Carriers (Level I and II, Chapter 2) and Private Carriers (Level IV, Service Bulletin):

Data for Level I, II and IV carriers are collected by mail. Questionnaires are mailed to them in late spring of the year following the survey reference year. In the 1992 survey, the carriers were asked to report data pertaining to their own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1993.

After the data are captured, they are submitted through an automated edit program which identifies questionnaires with inconsistent or missing data. It also identifies carriers that should be contacted for clarification and completion of the data. At the final stage, missing and inconsistent data are imputed. The Level I data are imputed manually and a combination of both, manual and automated imputation, is used for the Level II and IV data.

AMCF Level III (Chapter 6):

Financial data for the Level III sampled carriers are obtained from the administrative source. Their operational data are collected via Computer Assisted Telephone Interview (CATI), usually in November of the year following the survey year. Each interviewed unit is also identified as either a for-hire company or an owner operator. The data collected through the CATI interviews are interactively edited and corrected during the interview. Financial and survey data are then merged and processed through an automated edit and imputation system. The 1992 survey data refer to the businesses' own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1993 and the administrative data pertain to their tax year ending in 1992.

E. Estimation

AMCF Survey of For-hire Carriers (Level I and II, Chapter 2):

Since Level I and II carriers are surveyed on a census basis, their data do not need to be weighted. To calculate the published estimates, the Level I and II data are aggregated.

AMCF Level III (Chapter 6):

Weighted data are obtained by multiplication of the carrier's survey data and its weight. To produce the published estimates for for-hire carriers, the weighted data of for-hire carriers are aggregated. The weighted data of owner operators are combined to calculate the published estimates for owner operators.

Note for Historical Comparison

The AMCF Survey data prior to the 1990 survey covered for-hire carriers with annual operating revenues of \$100 thousand or more. Owner operators were not included in the 1989 and preceding surveys.

D. Traitement des données

On utilise un questionnaire différent pour chaque niveau. Le contenu des questionnaires des niveaux I, II et IV est semblable, mais leur longueur diffère. Le questionnaire de niveau I comporte le plus de questions, et celui de niveau IV, le moins de questions. Le questionnaire de niveau III ne comporte que des questions sur les données d'exploitation.

EATRM – Transporteurs pour compte d'autrui (niveaux I et II, chapitre 2) et transporteurs pour compte propre (niveau IV, Bulletin de service)

Les données sur les transporteurs des niveaux I, II et IV sont recueillies par la poste. Les questionnaires sont envoyés aux compagnies à la fin du printemps de l'année suivant l'année de référence. Pour l'enquête de 1992, on a demandé aux transporteurs de déclarer les données correspondant à leur période comptable de 12 mois se terminant au plus tard le 31 mars 1993.

Une fois les données saisies, elles font l'objet d'une vérification automatisée qui permet de relever les questionnaires présentant des données incohérentes ou manquantes. La vérification permet également d'identifier les transporteurs avec lesquels il faut communiquer pour obtenir des éclaircissements ou des données complémentaires. À l'étape finale, les données manquantes ou incohérentes sont imputées. Les données sur les transporteurs de niveau I sont imputées manuellement, et les données sur les transporteurs des niveaux II et IV le sont manuellement et électroniquement.

EATRM - Transporteurs de niveau III (chapitre 6)

Les données financières des transporteurs du niveau III sont obtenues à partir des dossiers administratifs; les données d'exploitation sont recueillies au moyen d'une interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO), habituellement au mois de novembre de l'année suivant l'année de référence. Chaque unité interviewée est identifiée comme transporteur pour compte d'autrui ou comme chauffeur contractant. Les données recueillies par ITAO sont vérifiées directement et corrigées pendant l'interview. Les données financières et d'enquête sont ensuite fusionnées et traitées au moyen d'un système automatisé de vérification et d'imputation. Pour l'enquête de 1992, les données d'exploitation correspondent à la période comptable de 12 mois se terminant au plus tard le 31 mars 1993; les données financières provenant des dossiers administratifs correspondent à l'année d'imposition se terminant en 1992.

E. Estimation

EATRM – Transporteurs pour compte d'autrui (niveaux I et II, chapitre 2)

Puisque les transporteurs des niveaux I et II subissent un dénombrement complet, leurs données ne requièrent aucune pondération. Les données des niveaux I et II sont compilées de manière à produire les estimations publiées.

EATRM - Transporteurs de niveau III (chapitre 6)

Les données pondérées d'un transporteur choisi sont obtenues en multipliant les données d'enquête du transporteur par son poids d'échantillonnage. Les estimations des transporteurs pour compte d'autrui sont obtenues en regroupant les données pondérées pertinentes. De même, les données pondérées des chauffeurs contractants sont combinées de manière à produire les estimations requises.

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

L'EATRM antérieure à 1990 couvrait les transporteurs pour compte d'autrui qui produisaient des recettes d'exploitation annuelles de 100,000 \$ ou plus. Les chauffeurs contractants ne faisaient pas partie des enquêtes de 1989 et des années précédentes.

AMCF Survey of Private Carriers (Service Bulletin):

To produce the published estimates, the survey data of the Level IV carriers are aggregated.

Note for Historical Comparison

The threshold of \$1 million in operating expenses was introduced in the 1990 survey.

7.3 Quarterly Motor Carriers of Freight (QMCF) Survey – (Chapter 3)

A. Survey Objective

The objective of the Quarterly Motor Carriers of Freight Survey is to present consistent and timely financial and operating statistics on Canadian for-hire trucking carriers. The data are used by federal and provincial transportation ministries, regulatory agencies, trucking associations, and transportation companies to measure changes in the financial performance of the industry, to provide information on regional transportation activity, and to assess the impact of changes in transportation policies.

B. Populations

Target Population

The target population consists of all Canadian-domiciled for-hire motor carriers (companies) of freight with annual operating revenues of \$1 million or more.

Survey Population

The survey population for the 1993 QMCF Survey consisted of the for-hire carriers with operating revenues of \$1 million or more in the 1991 Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) Survey. It also included new carriers that started their operations in 1991 and some that started in 1992 (births).

The following are not covered by the QMCF Survey:

- some carriers that started their operations during 1992;
- carriers that started their operations during 1993.

C. Sample Design

The survey frame was created according to the definition of the survey population described above. A sample of carriers was selected from the frame and the same sample was surveyed each quarter.

The carriers on the survey frame are first stratified according to their province/territory of domicile. Then, three size strata are created within each province, the size being measured by operating revenues.

For efficiency consideration, the largest size stratum within each province is sampled with certainty. This stratum is called "take-all" stratum. The remaining strata are sampled by a probability mechanism called simple random sampling which gives every carrier within the same stratum an equal chance of selection. These strata are called "take-some" strata. Carriers domiciled in Prince Edward Island, Yukon and Northwest Territories are however sampled with certainty since there are few carriers in those areas. The sample is allocated to the strata so that its size is minimized for a fixed precision of

EATRM - Transporteurs pour compte propre (Bulletin de service)

Pour produire les estimations publiées, on regroupe les données sur les transporteurs de niveau IV.

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

Le seuil de 1 \$ million au titre des dépenses d'exploitation a été introduit avec l'enquête de 1990.

7.3 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises – (chapitre 3)

A. Objectif de l'enquête

L'objectif de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (ETTRM) est de fournir des statistiques opérationnelles et financières actuelles et uniformes sur les transporteurs pour compte d'autrui au Canada. Les ministères des transports fédéral et provinciaux, les organismes de réglementation, les associations de camionnage et les compagnies de transport utilisent ces données pour mesurer les changements au niveau du rendement des entreprises du secteur, pour fournir des renseignements sur l'activité à l'échelle régionale et pour déterminer les effets des changements apportés aux politiques sur les transports.

B. Populations

Population cible

La population cible comprend tous les transporteurs routiers (compagnies) pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui produisent des recettes d'exploitation annuelles de 1 \$ million ou plus.

Population observée

La population observée de l'ETTRM de 1993 comprend les transporteurs pour compte d'autrui qui ont produit des recettes d'exploitation de 1 \$ million ou plus dans le cadre de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM) de 1991. Elle comprend également les compagnies qui ont commencé leurs activités en 1991 ainsi que certaines compagnies qui ont commencé leurs activités en 1992 (naissances).

Les transporteurs suivants ne sont pas couverts par l'ETTRM :

- certains transporteurs qui ont commencé leurs activités en 1992;
- les transporteurs qui ont commencé leurs activités en 1993.

C. Plan d'échantillonnage

La base de sondage a été créée d'après la définition de la population observée foumie précédemment. Un échantillon de transporteurs a été sélectionné dans la base et le même échantillon a été observé pour chaque trimestre.

L'échantillon de transporteurs est d'abord stratifié selon la province ou le territoire de domicile. Trois strates de taille sont ensuite créées dans chaque province ou territoire, la taille de chacune étant déterminée en fonction des recettes d'exploitation.

Pour plus d'efficacité, à l'intérieur de chaque province, la plus grande strate est échantillonnée avec certitude. Il s'agit d'une strate à «tirage complet». Les autres strates sont échantillonnées à partir d'une méthode probabiliste appelée méthode d'échantillonnage aléatoire simple selon laquelle chaque transporteur d'une même strate a une chance égale de figurer dans l'échantillon. Il s'agit de strates à «tirage partiel». Les transporteurs domicillés à l'Île-du-Prince-Édouard, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest sont échantillonnés avec certitude car ils sont peu nombreux dans ces régions. L'échantillon est réparti parmi les strates de manière à minimiser sa taille pour une précision fixée

the provincial estimates of operating revenues. The precision is measured by the coefficient of variation. This measure is described in Section 7.5.

Four hundred and eighty-two carriers were selected in the 1993 sample representing a survey population of 1,713 carriers. Table 7.2 presents the sample size by province or territory of domicile together with the survey population size.

Table 7.2

1993 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey -

Survey Population and Sample Sizes by Province or Territory of Domicile

des estimations provinciales sur les recettes d'exploitation. Le degré de précision est mesuré par le coefficient de variation. Cette mesure est décrite à la section 7.5.

Au total, 482 transporteurs ont été sélectionnés pour l'échantillon de 1993 qui représentait une population de 1,713 transporteurs. Le tableau 7.2 présente la taille de l'échantillon selon la province ou territoire de domicile et la taille de la population observée.

Tableau 7.2

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1993 –

Tailles de la population observée et de l'échantillon selon la province ou le territoire de domicile

Province or Territory of Domicile	Number of Carriers in the Survey Population	Number of Carriers Selected	
Province ou territoire de domicile	Nombre de transporteurs dans la population observée	Nombre de transporteurs sélectionnés	
Newfoundland - Terre-Neuve	22	16	
Prince Edward Island – Ile-du-Prince-Édouard	5	5	
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	42	22	
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	60	2	
Quebec – Québec	401	107	
Ontario	528	90	
Manitoba	53	21	
Saskatchewan	68	31	
Alberta	250	73	
British Columbia - Colombie-Britannique	274	85	
Yukon	3	3	
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	7	7	
Canada	1,713	482	

D. Data Processing

At the end of each quarter, a questionnaire is sent to the sampled carriers. Most of the carriers report their data by telephone, while the remaining mail back their answers. Once collected, the survey data are captured and automatically edited. A follow-up may be carried out to clarify inconsistent data or to complete a totally or partially unanswered questionnaire. At the final stage, inconsistent, questionable and missing data are automatically imputed.

E. Estimation

The reported values are multiplied by their corresponding sampling weights and these weighted values are used to produce estimates.

Note for Historical Comparisons

- The target population for the 1988 and 1989 surveys consisted of carriers with annual operating revenues of \$250,000 or more.
- The target population for the 1992 survey did not covered carriers that started their operations during 1991 and some carriers that started their operations during 1990.

7.4 Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey – (Chapters 4 and 5)

A. Survey Objective

The objective of the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey is to measure outputs of the Canadian for-hire trucking industry by providing estimates of

D. Traitement des données

À la fin de chaque trimestre, un questionnaire est envoyé aux transporteurs échantillonnés. La plupart des transporteurs font leur déclaration par téléphone, tandis que les autres retournent le questionnaire par la poste. Une fois rassemblées, les données sont saisies et vérifiées automatiquement. Il peut être nécessaire d'exécuter un suivi pour clarifier certaines données incohérentes ou pour compléter un questionnaire. À la fin de cette étape, on impute automatiquement les valeurs incohérentes, douteuses ou manquantes.

E. Estimation

Les données pondérées d'un transporteur choisi sont obtenues en multipliant les données d'enquête du transporteur par son poids d'échantillonnage. Les estimations sont ensuite obtenues en regroupant les données pondérées pertinentes.

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

- La population observée pour les enquêtes de 1988 et de 1989 comprenaient les transporteurs qui produisaient des recettes d'exploitation annuelles de 250,000 \$ ou plus.
- La population observée pour l'enquête de 1992 ne couvrait pas les transporteurs ayant commencé leurs activités en 1991, ainsi que certains transporteurs ayant commencé leurs activités en 1990.

7.4 Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) – (chapitres 4 et 5)

A. Objectif de l'enquête

L'objectif de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) est de mesurer la production des entreprises canadiennes de camionnage pour compte

intercity commodity movements. This survey complements the results of the Annual Motor Carriers of Freight Survey by providing a supplement of information. Output variables include tons transported, commodities carried, revenues generated, origins and destinations of shipments, and so on.

Federal and provincial governments, trucking associations, members of the industry, universities and research institutions use the survey data for the following reasons:

- to help assess the industry's growth rate, its impact and contribution to the Canadian economy, and
- to measure the volume of trade transported by for-hire trucking firms regionally and inter-regionally.

The statistics are also used by planning boards to help determine the amount of traffic on certain highways and by trucking companies who are trying to decide whether or not to expand their business.

B. Populations

Target Population

The target population consists of all shipments transported by Canadian-domiciled for-hire motor carriers (companies) with annual operating revenues derived from intercity trucking of \$1 million or more. [In 1987, the survey expanded to include the international shipments of Canadian-domiciled carriers.] This universe of shipments is not directly accessible and must be reached through the carriers which moved those shipments.

Survey Population

Carriers surveyed in 1992 were identified from a list of the carriers which reported to the 1990 Annual Motor Carriers of Freight Survey with annual operating revenues derived from intercity trucking of \$1 million or more. These carriers constitute the survey frame, while the survey population consists of all shipments made by the carriers in the survey frame.

The following are not covered by the survey:

- some carriers that started their operations during 1990;
- carriers that started their operations during 1991, or 1992.

C. Sample design

In the survey frame, carriers are cross-classified by their type of operation, area of operation and annual revenue classes (Class I - \$12 million and over; Class II - \$1 million to \$12 million.) The cells defined by this cross-classification are called strata. Regardless of their type and area of operation, all Class I carriers are sampled with certainty. Class II strata that contain a small number of carriers are also sampled at a 100% rate. These strata are called "take-all" strata. The other Class II strata are sampled using a probability mechanism called simple random sampling which gives every carrier within the same stratum an equal chance of selection. These strata are called "take-some" strata.

Once the carriers are randomly selected, a second stage of sampling is then carried out. In this stage, a systematic sample of shipments is drawn from each selected carrier. Therefore, the ultimate sampling unit is the shipment. The

d'autrui en foumissant des estimations sur le transport interurbain de marchandises. Cette enquête vient compléter les résultats de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises. Les variables de production sont le tonnage transporté, les marchandises transportées, les recettes produites, l'origine et la destination des livraisons, etc.

Les administrations fédérale et provinciales, les associations de camionnage, les membres de l'industrie, les universités et les instituts de recherche utilisent les données de l'enquête pour les raisons suivantes:

- être en mesure d'évaluer le taux de croissance du secteur, son incidence et sa contribution à l'égard de l'économie canadienne, et
- être en mesure d'évaluer le volume de livraisons commerciales déplacées par les transporteurs routiers pour compte d'autrui sur une échelle régionale et inter-régionale.

Les conseils de planification utilisent les statistiques afin d'être en mesure de déterminer le volume de circulation sur certaines autoroutes. Les compagnies de camionnage désirant accroître leurs opérations utilisent également les statistiques produites par cette enquête.

B. Populations

Population cible

La population cible comprend toutes les livraisons transportées par les transporteurs (compagnies) routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui produisent des recettes d'exploitation annuelles de 1 \$\frac{1}{2}\$ million ou plus au titre du transport interurbain de marchandises. [En 1987, l'enquête a été élargie pour y inclure les livraisons internationales des transporteurs domiciliés au Canada.] Comme on ne peut accéder directement à cet univers, il faut s'adresser aux transporteurs qui ont effectué ces livraisons.

Population observée

Les transporteurs observés en 1992 ont été choisis à partir d'une liste de transporteurs qui ont déclaré, dans le cadre de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1990, avoir produit des recettes d'exploitation annuelles de 1 \$ million ou plus au titre du transport interurbain de marchandises. Ces transporteurs forment la base de sondage, tandis que la population observée est formée de toutes les livraisons effectuées par les transporteurs figurant dans la base de sondage.

Les transporteurs suivants ne sont pas couverts par l'enquête:

- certains tranporteurs ayant commencé leurs activités en 1990;
- les transporteurs ayant commencé leurs activités en 1991 ou 1992.

C. Plan d'échantillonnage

Dans la base de sondage, on procède à une classification croisée des transporteurs selon le type d'exploitation, le secteur d'exploitation et la catégorie de recettes annuelles (catégorie I -12 \$ millions et plus; catégorie II - de 1 \$ million à 12 \$ millions). Les cases définies par la classification croisée sont appelées des strates. Quels que soient le type et le secteur d'exploitation, tous les transporteurs de catégorie I sont échantillonnés avec certitude. Les strates de catégorie II qui comptent un petit nombre de transporteurs sont également échantillonnées à 100%. Il s'agit de strates à «tirage complet». Les autres strates de transporteurs de catégorie II sont échantillonnées à partir d'une méthode probabiliste appelée méthode d'échantillonnage aléatoire simple selon laquelle chaque transporteur d'une strate donnée a une chance égale de figurer dans l'échantillon. Il s'agit de strates à «tirage partiel».

Une fois achevé l'échantillonnage aléatoire, on passe à un deuxième degré d'échantillonnage. Un échantillon systématique de livraisons est alors sélectionné pour chaque transporteur choisi. Ainsi, la livraison est l'unité d'échantillonnage réelle. Les intervalles de sélection

sampling intervals for selecting shipments depend on the total number of shipments transported by each carrier. Note that in this two-stage sampling, the sample of carriers and the sample of shipments are jointly allocated so as to maximize the precision of the provincial estimates of intercity operating revenues for a fixed budget.

The survey population size and the sample size for the 1992 survey by province or territory of domicile are shown in tables 7.3 and 7.4 for each stage of sampling (carriers and shipments).

Table 7.3

1992 For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey -

Number of Carriers in the Survey Population and First Stage Sample Sizes by Province or Territory of Domicile

des livraisons varient selon le nombre total de livraisons transportées par chaque entreprise. À noter que dans cet échantillonnage à deux degrés, l'échantillon de transporteurs et l'échantillon de livraisons sont conjointement répartis de manière à maximiser la précision des estimations provinciales sur les recettes d'exploitation au titre du transport interurbain, pour un budget donné.

Les tableaux 7.3 et 7.4 fournissent des renseignements sur la taille de la population observée et sur celle de l'échantillon pour l'enquête de 1992 selon la province ou le territoire de domicile, et ce, pour chaque degré d'échantillonnage (transporteurs et livraisons).

Tableau 7.3

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) de 1992 –

Nombre de transporteurs dans la population observée et taille de l'échantillon de premier degré selon la province ou le territoire de domicile

	Number of Carriers in the		Number of Car	riers Selected		
Province or Territory of Domicile	Survey population Nombre de transporteurs dans la	Nombre de transporteurs sélectionnés				
Province ou territoire de domicile		Qtr1	Qtr2	Qtr3	Qtr4	
	population observée	Tri1	Tri2	Tri3	Tri4	
Newfoundland – Terre-Neuve	7	5	4	6	5	
Prince Edward Island - Ile-du-Prince-Édouard	1	1	0	0	0	
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	25	9	13	13	16	
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	47	17	21	25	21	
Quebec - Québec	207	72	75	70	66	
Ontario	333	127	126	121	140	
Manitoba	40	18	21	22	17	
Saskatchewan	33	15	9	8	13	
Alberta	126	45	50	45	44	
British Columbia - Colombie-Britannique	115	49	38	46	38	
Yukon	3	2	2	1	1	
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	3	2	1	3	1	
Canada	940	362	360	360	362	

D. Data processing

The following information is collected from each shipment sampled: the origin and destination of the shipment, a description of the commodity or commodities carried, the shipment weight and the transportation revenue earned. This information about shipments is either transcribed from documents, or obtained from computer tapes provided by some respondents. Once all necessary information for the survey is collected, a series of verifications takes place to ensure that the records are consistent and that collection and capture of the data did not introduce errors. Missing values and data found in error are imputed. A complete description of the procedures applied to the survey data is available upon request from the Transportation Division.

E. Estimation

Since the sample is selected in two steps, the weight is also calculated in two steps. The first-stage sampling weight is calculated for each carrier in the first-stage sample. Then the second-stage sampling weight is calculated for each shipment selected from the carrier in the first-stage sample. Finally, these two weights are multiplied together to obtain the "final" weight. The weighted values obtained by multiplying the final weights and the reported values are used to produce estimates.

D. Traitement des données

On recueille les renseignements suivants pour chaque livraison échantillonnée : origine et destination de la livraison, description des marchandises transportées, poids de la livraison et recettes produites du transport des marchandises. Ces renseignements sont tirés de documents ou fournis sur bandes magnétiques par certains répondants. Une fois tous les renseignements nécessaires rassemblés, on procède à une série de vérifications afin de garantir la cohérence des enregistrements et l'absence d'erreur lors de la collecte et de la saisie des données. Des valeurs sont imputées pour les données manquantes ou erronées. On peut obtenir sur demande une description des méthodes de traitement des données en s'adressant à la Division des transports.

E. Estimation

Puisque l'échantillon est sélectionné en deux étapes, le poids d'échantillonnage est également calculé en deux étapes. Le poids d'échantillonnage de premier degré est calculé pour chaque transporteur appartenant à l'échantillon de premier degré. Le poids d'échantillonnage de deuxième degré est ensuite obtenu pour chaque livraison sélectionnée provenant d'un transporteur de l'échantillon de premier degré. Ces deux poids sont finalement multipliés pour obtenir le poids "final". Les données pondérées obtenues en multipliant les poids finaux par les données d'enquête sont agrégées de manière à produire les estimations requises.

Table 7.4
1992 For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey –

Estimated Number of Shipments in the Population of carriers and Second Stage Sample Size by Province or Territory of Domicile

Tableau 7.4

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) de 1992 –

Nombre estimatif de livraisons dans la population de transporteurs et taille de l'échantillon de deuxième degré selon la province ou le territoire de domicile

	1st Quarter -	- 1er trimestre	2 nd Quarter - 2	2ième trimestre
Province or Territory of Domicile	Number of Shipments in the Selected Carriers	Number of Shipments in the Sample	Number of Shipments in the Selected Carriers	Number of Shipment in the Sample
Province ou territoire de domicile	Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs	Nombre de livraisons sélectionnées	Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs	Nombre de livraisons sélectionnées
Newfoundland – Terre-Neuve Prince Edward Island – Île-du-Prince- Édouard	6,269	2,000	12,181	2,417
	X	X	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	76,458	1,361	108,800	1,935
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	376,005	10,995	439,154	10,63
Quebec – Québec	986,090	15,936	881.089	18.58
Ontario	3,688,177	48,485	3,999,914	49.08
Manitoba	500,004	3,779	495,615	3,95
Saskatchewan	101,277	1,633	133,072	
Alberta				1,32
British Columbia - Colombie-	738,919	36,085	631,400	31,84
	0.00.00			
Britannique	346,274	5,487	266,768	4,55
ukon	X	X	X	
lorthwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	х	X	x	
Canada	6,864,921	126,471	6,992,833	124,81
	3 rd Quarter -	3ième trimestre	4 th Quarter - 4	ième trimestre
	3rd Quarter – Number of Shipments in the Selected Carriers	3lème trimestre Number of Shipments in the Sample	4 th Quarter - 4 Number of Shipments in the Selected Carriers	lème trimestre Number of Shipments in the Sample
	Number of Shipments in the Selected	Number of Shipments	Number of Shipments in the Selected	Number of Shipment
rince Edward Island - Île-du-Prince-	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon	Number of Shipments in the Sample Nombre de livraisons	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon	Number of Shipment in the Sample Nombre de livraison: sélectionnée:
rince Edward Island - Île-du-Prince- Édouard	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 10,382	Number of Shipments in the Sample Nombre de livraisons sélectionnées 2,573	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs	Number of Shipment in the Sampl Nombre de livraison sélectionnée
rince Edward Island – Île-du-Prince- Édouard lova Scotia – Nouvelle-Écosse	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs	Number of Shipments in the Sample Nombre de livraisons sélectionnées 2,573 - 2,007	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs	Number of Shipment in the Sampl Nombre de livraison sélectionnée
rince Edward Island – Île-du-Prince- Édouard lova Scotia – Nouvelle-Écosse lew Brunswick – Nouveau-Brunswick	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 10,382	Number of Shipments in the Sample Nombre de livraisons sélectionnées 2,573 2,007 10,916	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 12,343	Number of Shipment in the Sampl Nombre de livraison sélectionnée 2,490 2,290 10,615
rince Edward Island – Île-du-Prince- Édouard lova Scotia – Nouvelle-Écosse lew Brunswick – Nouveau-Brunswick tuebec – Québec	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 10,382 134,726 398,834 857,556	Number of Shipments in the Sample Nombre de livraisons sélectionnées 2,573 2,007 10,916 18,004	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 12,343 119,989 406,837 955,934	Number of Shipment in the Sampl Nombre de livraison sélectionnée 2,490 10,611 17,190
rince Edward Island – Île-du-Prince- Édouard lova Scotia – Nouvelle-Écosse lew Brunswick – Nouveau-Brunswick luebec – Québec Intario	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 10,382 134,726 398,834 857,556 3,175,244	Number of Shipments in the Sample Nombre de livraisons sélectionnées 2,573 2,007 10,916 18,004 44,098	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 12,343 119,989 406,837 955,934 3,518,154	Number of Shipment in the Sampl Nombre de livraison sélectionnée 2,496 2,299 10,619 17,199 42,126
rince Edward Island – Île-du-Prince- Édouard lova Scotia – Nouvelle-Écosse lew Brunswick – Nouveau-Brunswick luebec – Québec Intario	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 10,382 134,726 398,834 857,556	Number of Shipments in the Sample Nombre de livraisons sélectionnées 2,573 2,007 10,916 18,004 44,098 11,861	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 12,343 	Number of Shipment in the Sampl Nombre de livraison sélectionnée 2,490 2,290 10,610 17,190 42,120 11,270
rince Edward Island – Île-du-Prince- Édouard lova Scotia – Nouvelle-Écosse lew Brunswick – Nouveau-Brunswick luebec – Québec Intario	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 10,382 134,726 398,834 857,556 3,175,244	Number of Shipments in the Sample Nombre de livraisons sélectionnées 2,573 2,007 10,916 18,004 44,098	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 12,343 119,989 406,837 955,934 3,518,154	Number of Shipment in the Sampl Nombre de livraison sélectionnée 2,490 2,290 10,610 17,190 42,120 11,270
rince Edward Island – Île-du-Prince- Édouard lova Scotia – Nouvelle-Écosse lew Brunswick – Nouveau-Brunswick Juebec – Québec Intario Ianitoba Jaskatchewan	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 10,382 134,726 398,834 857,556 3,175,244 702,985	Number of Shipments in the Sample Nombre de livraisons sélectionnées 2,573 2,007 10,916 18,004 44,098 11,861	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 12,343 	Number of Shipment in the Sample Nombre de livraison sélectionnée 2,496 2,298 10,619 17,196 42,126 11,277 1,664
rince Edward Island – Île-du-Prince- Édouard Iova Scotia – Nouvelle-Écosse Iew Brunswick – Nouveau-Brunswick Quebec – Québec Intario fanitoba iaskatchewan	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 10,382 134,726 398,834 857,556 3,175,244 702,985 110,408	Number of Shipments in the Sample Nombre de livraisons sélectionnées 2,573 2,007 10,916 18,004 44,098 11,861 879	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 12,343 119,989 406,837 955,934 3,518,154 642,270 119,176	Number of Shipment in the Sample Nombre de livraison sélectionnée 2,490 2,290 10,610 17,190 42,120 11,270 1,664
rince Edward Island – Île-du-Prince- Édouard Ilova Scotia – Nouvelle-Écosse Ilew Brunswick – Nouveau-Brunswick Iluebec – Québec Ontario fanitoba faskatchewan Ilberta Iritish Columbia – Colombie-	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 10,382 134,726 398,834 857,556 3,175,244 702,985 110,408 602,837	Number of Shipments in the Sample Nombre de livraisons sélectionnées 2,573 2,007 10,916 18,004 44,098 11,861 879	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 12,343 119,989 406,837 955,934 3,518,154 642,270 119,176	Number of Shipment in the Sampl Nombre de livraison sélectionnée 2,496 2,299 10,611 17,194 42,126 11,277 1,664 29,558
rince Edward Island – Île-du-Prince- Édouard Iova Scotia – Nouvelle-Écosse Iew Brunswick – Nouveau-Brunswick Iuebec – Québec Intario Manitoba Iaskatchewan Ilberta Iritish Columbia – Colombie- Britannique	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 10,382 134,726 398,834 857,556 3,175,244 702,985 110,408 602,837 640,808	Number of Shipments in the Sample Nombre de livraisons sélectionnées 2,573 2,007 10,916 18,004 44,098 11,861 879 33,222 4,777	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 12,343 119,989 406,837 955,934 3,518,154 642,270 119,176 622,038	Number of Shipment in the Sampl Nombre de livraison sélectionnée 2,496 2,299 10,611 17,199 42,126 11,277 1,666 29,556 4,813
Prince Edward Island – Île-du-Prince- Édouard Jova Scotia – Nouvelle-Écosse Jew Brunswick – Nouveau-Brunswick Quebec – Québec Intario Manitoba Jaskatchewan Jerta Scotish Columbia – Colombie- Britannique	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 10,382 134,726 398,834 857,556 3,175,244 702,985 110,408 602,837	Number of Shipments in the Sample Nombre de livraisons sélectionnées 2,573 2,007 10,916 18,004 44,098 11,861 879 33,222	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 12,343 119,989 406,837 955,934 3,518,154 642,270 119,176 622,038 729,199	Number of Shipment in the Sampl Nombre de livraison sélectionnée 2,496 2,299 10,611 17,199 42,126 11,277 1,666 29,556 4,813
Prince Edward Island — Île-du-Prince- Édouard Nova Scotia — Nouvelle-Écosse New Brunswick — Nouveau-Brunswick Quebec — Québec Ontario Manitoba Saskatchewan Alberta British Columbia — Colombie- Britannique Vukon Northwest Territories — Territoires du	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 10,382 134,726 398,834 857,556 3,175,244 702,985 110,408 602,837 640,808	Number of Shipments in the Sample Nombre de livraisons sélectionnées 2,573 2,007 10,916 18,004 44,098 11,861 879 33,222 4,777	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 12,343 119,989 406,837 955,934 3,518,154 642,270 119,176 622,038 729,199	Number of Shipment in the Sample Number of Shipment in the Sample Number of Shipment Selectionnée.
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse New Brunswick - Nouveau-Brunswick Quebec - Québec Ontario Manitoba Baskatchewan Alberta British Columbia - Colombie-	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 10,382 134,726 398,834 857,556 3,175,244 702,985 110,408 602,837 640,808	Number of Shipments in the Sample Nombre de livraisons sélectionnées 2,573 2,573 2,007 10,916 18,004 44,098 11,861 879 33,222 4,777 x	Number of Shipments in the Selected Carriers Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs 12,343 119,989 406,837 955,934 3,518,154 642,270 119,176 622,038 729,199 x	Number of Shipment in the Sample Nombre de livraisons

Note for Historical Comparison

Users should note that caution is required in performing time series studies of the data as the survey frame has changed often over the years. Each publication describes the survey frame used for the particular year. For example, carriers with annual intercity revenues less than \$1 million which used to be considered are no longer covered by this survey.

7.5 Data Quality

Any survey suffers from errors. While considerable effort is made to ensure a high standard throughout all survey operations, the resulting estimates are inevitably subject to a certain degree of error. The total survey error is defined as the difference between the survey estimate and the true population value for which the survey estimate aims. The total survey error consists of two types of errors; sampling and non-sampling errors. The sampling error occurs when a sample survey is carried out. In the case of a census, there is no sampling error. The non-sampling errors arise due to various reasons other than sampling. These two types of errors are further explained below.

A. Sampling Error

When a sample is selected from a population, estimates based on the sample data may not be exactly the same as what would be obtained from a census of that population. The two results will likely differ since only data for sampled units are used.

The difference between the estimates from a sample survey and a census conducted under the same condition is referred to as the sampling error of a survey estimate. Factors such as the sample size, the sample design, the variability of the population characteristic under study and the estimation method affect the sampling error. In general, a larger sample size produces a smaller sampling error if the population is very heterogeneous such as the trucking industry, a large sample size is needed to obtain a reliable estimate.

The sampling error is measured by the statistical quantity called the standard error. This quantity reflects the expected variability of the survey estimate of a particular population characteristic if repeated sampling is carried out. The true value of the standard error is, of course, not known but can be estimated from the sample. The estimated standard error is presented, in this publication, in terms of the relative measure called the coefficient of variation (or CV). This measure is simply the estimated standard error expressed as a percentage of the value of the survey estimate. Therefore, a smaller CV indicates better reliability of the estimate.

The three surveys described in Sections 7.2 to 7.4 are all subject to sampling error, except Levels I, II and IV of the Annual Motor Carriers of Freight Survey, for which data are collected on the whole populations.

B. Non-Sampling Errors

The sampling error is only one component of the total survey error. All other errors arising from all phases of a survey are called the non-sampling errors. For example, this type of error can arise when a respondent provides incorrect information or does not answer certain questions; when a unit in the target population is omitted or covered more than once; when a unit that is out of scope for the survey is included by mistake; or when errors occur in data processing, such as coding and capture errors.

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

Les utilisateurs doivent faire preuve de discernement lorsqu'ils examinent les séries chronologiques, car la base de sondage a changé au cours des années. Dans chaque publication, on fournit une description de la base de sondage utilisée pour une année donnée. Ainsi, les transporteurs produisant des recettes annuelles de moins de 1 \$ million du transport interurbain de marchandises ne font plus partie de l'enquête.

7.5 Qualité des données

Toutes les enquêtes sont sujettes à erreur. Bien que l'on déploie des efforts considérables afin de garantir le respect de normes élevées tout au cours des opérations d'enquête, les estimations résultantes sont inévitablement sujettes à un certain degré d'erreurs. On définit l'erreur totale d'une enquête comme étant la différence entre l'estimation provenant de l'enquête et la valeur réelle de la population cible. L'erreur totale se compose de deux types d'erreurs; l'erreur d'échantillonnage et l'erreur non due à l'échantillonnage. L'erreur d'échantillonnage survient lorsqu'un échantillon de la population est enquêté. Ainsi, dans le cas d'un recensement, il n'y a pas d'erreur d'échantillonnage. L'erreur non due à l'échantillonnage survient pour diverses raisons autres que celle liée à l'échantillonnage. Ces deux types d'erreurs sont décrits ci-après.

A. Erreur d'échantillonnage

Lorsqu'un échantillon est tiré d'une population, les estimations basées sur celui-ci sont susceptibles de différer des valeurs qui seraient obtenues d'un recensement de cette même population. Cette différence s'explique par le fait que seul un échantillon d'unités est utilisé.

La différence entre les estimations obtenues de l'échantillon et les résultats d'un recensement effectué sous les mêmes conditions est définie comme l'erreur d'échantillonnage de l'estimation. Celle-ci dépend de facteurs tels que la taille de l'échantillon, le plan d'échantillonnage, la variabilité de la caractéristique d'intérêt et la méthode d'estimation. En général, une taille d'échantillon plus importante occasionne une erreur d'échantillonnage moindre. Si la population à l'étude est très hétérogène, ce qui est le cas pour les transporteurs routiers, une taille d'échantillon relativement élevée est nécessaire de manière à obtenir des estimations fiables

L'erreur d'échantillonnage est exprimée par une mesure statistique appelée erreur type. Cette mesure rend compte de la variabilité à laquelle on pourrait s'attendre pour l'estimation d'une caractéristique si plusieurs échantillons du même genre étaient tirés. Naturellement, la véritable valeur de l'erreur type n'est pas connue; cependant, il est possible de l'estimer à partir de l'échantillon. Dans cette publication, l'erreur type estimée est présentée sous forme d'une mesure relative appelée coefficient de variation (CV). Cette mesure est tout simplement le rapport entre l'erreur type estimée et la valeur de l'estimation, sous forme de pourcentage. Ainsi, de faibles valeurs de CV font état d'estimations plus précises.

Les trois enquêtes décrites aux sections 7.2 à 7.4 sont toutes sujettes à l'erreur d'échantillonnage, à l'exception des niveaux I, II et IV de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, pour lesquels un recensement est effectué.

B. Erreurs non dues à l'échantillonnage

L'erreur d'échantillonnage n'est qu'une des composantes de l'erreur totale d'une enquête. Toutes les autres erreurs pouvant survenir à chacune des étapes d'une enquête sont appelées erreurs non dues à l'échantillonnage. Des erreurs de ce type sont introduites, par exemple, lorsque le répondant donne un mauvais renseignement ou qu'il ne répond pas à certaines questions; lorsqu'une unité de la population cible est oubliée ou comptée plus d'une fois; lorsqu'une unité hors du champ de l'enquête est incluse par erreur ou lors du dépouillement des données comme par exemple, les erreurs de codage et de saisie.

Some non-sampling errors will cancel over a large number of observations, but systematically occuring errors (i.e., those that do not tend to cancel) will contribute to a bias in the estimates. For example, if carriers consistently tend to underreport their revenues, then the resulting estimate of the total revenues will be below the true population total. Such bias is not reflected in the estimates of standard error.

As the sample size becomes closer to the population size, the sampling error component of the total survey error is expected to decrease. However, this is not necessarily true for the non-sampling error component.

In general, non-sampling errors are difficult to evaluate; special studies must be conducted to estimate them. However, certain measures such as response and imputation rates are easily obtained and can be used as indicators of the non-sampling errors, to a certain extent. Different types of non-sampling error along with some measures are discussed below.

I. Coverage Errors

Coverage errors arise when the survey frame does not adequately cover the target population. As a result, certain units belonging to the target population are either excluded (undercoverage), or counted more than once (overcoverage). In addition, out of scope units may be present in the survey frame (overcoverage).

Possible sources of coverage errors are described below for each survey.

i) Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) Survey

- Level I and II carriers that started their operations during 1992 were only partially identified. Among these, the larger carriers were more likely to be included in the survey than the smaller carriers. This causes a slight undercoverage.
- Coverage errors may occur due to two different survey frames being used for surveying of the forhire carriers (one for Levels I and II, another for Level III). For example, because of the differences in the definition of the fiscal year, a carrier can be excluded from both survey frames or included in both. Impact on the AMCF estimates is minimal as corrective actions are taken during data processing and estimation.
- Errors in the Standard Industrial Classification (SIC) code on the survey frames may result in either overor undercoverage of the trucking industry.
- The Level IV Survey of private carriers is subject to some degree of undercoverage due to difficulties in identifying this type of carriers.

ii) Quarterly Motor Carriers of Freight (QMCF) Survey

 This survey used the 1992 Levels I and II AMCF Survey frames as its survey frame. Consequently, carriers that started their operations (births) in 1993 are excluded, as well as some of the 1992 births (undercoverage). On the other hand, carriers that Certaines des erreurs s'annulent sur un grand nombre d'observations, mais les erreurs systématiques (c.-à-d. celles qui n'ont pas tendance à s'annuler) engendrent un biais dans les estimations. Par exemple, si les transporteurs ont constamment tendance à sous-estimer leurs revenus, l'estimation des revenus sera alors inférieure à la valeur réelle du total de la population. Il est à noter que l'erreur type ne tient pas compte d'un tel biais.

À mesure que la taille de l'échantillon se rapproche de l'effectif de la population, l'apport de l'erreur d'échantillonnage appliqué à l'erreur totale de l'enquête diminue. Toutefois, ce principe ne s'applique pas nécessairement à l'erreur non due à l'échantillonnage.

En général, les erreurs non dues à l'échantillonnage sont assez difficiles à évaluer; des études spéciales doivent être menées pour être à même de les estimer. Certaines mesures tels des taux de réponse et d'imputation peuvent toutefois être obtenues assez facilement. Ces mesures peuvent agir, jusqu'à un certain point, comme indicateurs des erreurs non dues à l'échantillonnage. On présente ci-après divers types d'erreurs non dues à l'échantillonnage ainsi que certaines mesures associées aux enquêtes sur les transporteurs routiers.

I. Erreurs de couverture

Des erreurs de couverture surviennent lorsque la base de sondage n'englobe pas de façon adéquate la population cible. Ainsi, certaines unités appartenant à la population cible ne sont pas incluses (sous-dénombrement) ou encore sont dénombrées plus d'une fois (surdénombrement). De plus, certaines unités hors du champ de l'enquête peuvent être présentes sur la base de sondage (surdénombrement).

On présente dans ce qui suit, pour chacune des enquêtes, des sources éventuelles d'erreurs de couverture.

i) Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises

- Les transporteurs des niveaux I et II ayant commencé leurs activités pendant l'année 1992 ne sont que partiellement identifiés. Parmi eux, les transporteurs de taille importante sont plus susceptibles d'être inclus dans l'enquête que les transporteurs de petite taille. Ceci entraîne un certain sous-dénombrement dont l'ampleur est toutefois négligeable en termes de contribution aux estimations.
- La population des transporteurs pour compte d'autrui est identifiée à l'aide de deux bases de sondage différentes (une pour les niveaux I et II et une autre pour le niveau III). Cette distinction peut entraîner des problèmes de couverture. Par exemple, un transporteur peut être exclu des deux bases de sondage ou encore inclus sur les deux si la période financière utilisée selon les deux sources diffère. De manière à minimiser ce genre de problèmes, diverses mesures sont prises lors du traitement des données et de l'estimation.
- Des erreurs dans le code de classification type des industries (CTI) présent sur les bases de sondage peuvent entraîner des problèmes de sur ou de sous-dénombrement du secteur du carnionnage.
- Les transporteurs pour compte propre étant très difficiles à identifier, une composante de sous-dénombrement est à prévoir dans l'erreur totale.

ii) Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises

 Cette enquête utilise la même base de sondage que l'EATRM de 1992, niveaux l et II. Par conséquent, les transporteurs ayant commencé leurs activités (naissances) en 1993 sont exclus, de même qu'une certaine portion des naissances survenues en 1992 (sous-dénombrement). D'autre part, topped their operations (deaths) during 1992 or 1993 were included in the survey frame (overcoverage). Note that some of the deaths were identified, based on the 1992 QMCF Survey results.

Coverage problems pertaining to the Levels I and II AMCF Survey of the for-hire carriers are inherently present in the QMCF Survey.

Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey

- This survey used the 1990 annual survey frame and its results as its survey frame. Consequently, carriers that started their operations (births) in 1991 or 1992 were excluded as well as some of the 1990 births (undercoverage). On the other hand, carriers that stopped their operations (deaths) during 1991 or 1992 were included in the survey frame (overcoverage). Note that some of the deaths were identified, based on the 1991 QMCF Survey and Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey.
- Coverage problems pertaining to the annual survey frame are inherently present in this survey as well.
- The coverage is affected by the quality of the intercity revenue variable obtained from the annual survey.

Response Errors

Response errors occur when a respondent provides incorrect information due to its misinterpretation of the survey questions or lack of correct information, gives a wrong information by mistake, or is reluctant to disclose the correct information. Gross response errors are likely to be caught during editing. However, others may simply go through

III. Non-response Errors

Non-response errors can occur when a respondent does not respond at all (total non-response) or responds only to some questions (partial non-response). These errors can have a serious effect if non-respondents are systematically different from respondents in survey characteristics and/or the nonresponse rate is high.

IV. Processing Errors

Apart from coverage, response and non-response errors described above, errors that occur during the processing of the data constitute another component of the non-sampling error. Processing errors can arise in data capture, coding, transcription, editing, imputation, outlier detection and treatment and other types of data handling.

A coding error occurs when a field is coded erroneously because of misinterpretation of coding procedures or bad judgement (e.g. errors in SIC coding). A data capture error occurs when data are misinterpreted or keyed incorrectly. For the AMCF Level III Survey, errors in financial data can occur when the data are being transcribed from the tax returns.

certains transporteurs ayant cessé leurs opérations (morts) pendant 1992 ou 1993 sont inclus sur la base de sondage (surdénombrement). Une certaine portion de ces morts est identifiée par l'ETTRM de 1992.

Les problèmes de couverture relatifs à l'EATRM, niveaux I et II, sont intrinsèquement présents pour l'ETTRM.

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises)

- Cette enquête utilise la base de sondage et les résultats de l'enquête annuelle de 1990 comme base de sondage. Par conséquent, les transporteurs ayant commencé leurs activités (naissances) pendant les années 1991 ou 1992 sont exclus, de même qu'une certaine portion des naissances survenues en 1990 (sous-dénombrement). D'autre part, certains transporteurs ayant cessé leurs opérations (morts) pendant 1991 ou 1992 sont inclus sur la base de sondage (surdénombrement). Une portion de ces morts est identifiée par l'ETTRM de 1991 et par l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) de 1991.
- Les problèmes de couverture relatifs à l'enquête annuelle pour compte d'autrui sont intrinsèquement présents pour cette enquête.
- La couverture peut être affectée par la qualité de la variable sur les revenus provenant de services de transport interurbains obtenue de l'enquête annuelle.

II. Erreurs de réponse

Des erreurs de réponse surviennent lorsqu'un répondant fournit des renseignements erronés. Celui-ci peut avoir mal interprété la question ou encore ne pas connaître le renseignement exact; il peut donner un mauvais renseignement par erreur ou peut tout simplement ne pas être disposé à divulguer des renseignements particuliers. Certaines erreurs de réponse peuvent être détectées au stade de la vérification, alors que d'autres ne seront jamais relevées.

III. Erreurs de non-réponse

Des erreurs de non-réponse surviennent lorsqu'un répondant ne répond pas du tout au questionnaire (non-réponse totale) ou encore lorsqu'il ne répond que partiellement à certaines questions (non-réponse partielle). Ce type d'erreur peut avoir un effet assez important si les nonrépondants sont systématiquement différents des répondants en ce qui a trait aux caractéristiques de l'enquête et(ou) si le taux de non-réponse est élevé.

IV. Erreurs de traitements

Mises à part les erreurs de couverture, de réponse et de nonréponse susmentionnées, les erreurs qui surviennent lors du traitement des données constituent une autre source d'erreur non due à l'échantillonnage. Des erreurs de traitement peuvent se produire lors de toutes les manipulations des données, que ce soit lors de la saisie, du codage, de la transcription, du contrôle, de l'imputation ou encore de la détection et du traitement des valeurs aberrantes.

Une erreur de codage survient lorsqu'un champ est incorrectement codé en raison d'une mauvaise interprétation des procédures de codage ou encore lors d'un mauvais jugement (p. ex., des erreurs dans le codage CTI). De la même façon, une erreur de saisie se produit lorsque les données ne sont pas interprétées correctement ou encore lors d'une faute de frappe. Pour le niveau III de l'EATRM, des erreurs dans les données financières peuvent survenir lors de la transcription de celles-ci à partir des déclarations de revenus.

Once data are coded and captured, they are subject to editing and imputation of missing or erroneous values. The quality of the data depends on the amount of imputation and the difference between the imputed and the true, but unknown, values. Using wrong assumptions when developing the imputation system could result in bias in the imputed data.

The non-sampling error as a whole is only one part of the total survey error but its contribution may be important. To minimize the effect of this type of error, a quality assurance program is carried out for each of the three surveys. For instance, follow-ups of non-respondents are conducted to obtain information from the total non-respondents or to complete partially unanswered questionnaires for questions that are deemed essential. Various quality controls are exercised at the data capture step. The data editing procedure identifies some inconsistencies in the data structure and the imputation procedure corrects the identified inconsistencies.

C. Some measures of Data Quality

This section provides the user with some indicators of the data quality of the trucking surveys. As a measure of the sampling error, estimated coefficients of variation (CV's) for total operating revenues (revenues) and total operating expenses (expenses) are presented. To assist the user in evaluating the potential effect of non-response and imputation, relative imputation rates for key characteristics are presented. The relative imputation rate is defined as the proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by imputed data. For example, assume that the total published estimate is \$25 million from non-imputed data and \$5 million from imputed data. Then the relative imputation rate is .2 (\$5 million divided by \$25 million) or 20%. Note that the provided estimates of CV do not consider the fact that the data were imputed and thus may underestimate the true CV.

The coefficient of variation and the relative imputation rate should be considered simultaneously to make an assessment of the reliability of an estimate. The lower the coefficient of variation and the relative imputation rate are, the more reliable the published estimate is.

A total response rate is also provided. This rate is defined as the number of carriers that gave complete or partial answers to the survey divided by the total number of in-scope units (resolved and unresolved). An unresolved in-scope unit refers to a unit selected for the survey whose status is not known by the end of data collection but the unit is deemed in-scope. An example would be a unit selected in the AMCF Level III sample that was not reached during the CATI interviews but is kept inscope because its financial data from the administrative file are available.

Une fois les données codées et saisies, une étape de vérification et d'imputation des données manquantes ou incohérentes est effectuée. La qualité des données dépend de l'importance de l'imputation ainsi que de la différence entre les données imputées et leur valeur réelle correspondante (valeur inconnue). On note que des hypothèses erronées lors de l'élaboration du système d'imputation peuvent introduire certains biais dans les données.

Les erreurs non dues à l'échantillonnage ne constituent qu'une partie de l'erreur totale de l'enquête; toutefois leur contribution peut être assez importante. Afin que ce type d'erreur soit minimisé, chacune des trois enquêtes est sujette à un programme d'assurance de la qualité. Ainsi, un suivi des non-répondants est effectué de manière à obtenir des renseignements pour les cas de non-réponse totale ou encore obtenir les renseignements jugés essentiels de la part des non-répondants partiels. Divers contrôles de la qualité sont effectués au stade de la saisie. Une vérification des données permet de détecter les incohérences dans la structure des données, puis une étape d'imputation vise à les corriger.

C. Quelques mesures de la qualité des données

Cette section présente quelques indicateurs de qualité pour chacune des trois enquêtes. Comme mesure de l'erreur d'échantillonnage, les coefficients de variation (CVs) estimés sont présentés pour les variables recettes totales d'exploitation (revenus) et dépenses totales d'exploitation (dépenses). Afin d'aider l'utilisateur à évaluer l'effet éventuel de la non-réponse et de l'imputation, des taux d'imputation relatifs sont présentés pour certaines variables d'intérêt. Le taux d'imputation relatif se définit comme la proportion des valeurs publiées d'une certaine caractéristique (revenus ou dépenses) attribuable à l'imputation. Par exemple, supposons qu'un total de 25 \$ millions soit publié pour une certaine caractéristique; supposons également que de ce total, 20 \$ millions proviennent de valeurs non imputées et que 5 \$ millions soient imputés, ainsi, le taux d'imputation relatif sera de 0,2 (5 \$ millions divisés par 25 \$ millions) ou de 20 %. On note que les estimations de CVs ne tiennent pas compte du fait que certaines données ont été imputées; par conséquent, les CVs présentés peuvent sous-estimer les valeurs réelles.

Il faut tenir compte simultanément du taux d'imputation relatif ainsi que du coefficient de variation pour évaluer la fiabilité des estimations. Plus le coefficient de variation et le taux d'imputation relatif sont faibles, meilleure est la fiabilité de l'estimation publiée.

Un taux de réponse global figure également dans cette section. Ce taux est défini comme étant le nombre de transporteurs ayant répondu de façon globale ou partielle à l'enquête, divisé par le nombre total de transporteurs faisant partie du champ de l'enquête (cas résolus et non résolus). Une unité non résolue faisant partie du champ de l'enquête, réfère au cas où l'unité est sélectionnée pour l'enquête et dont le statut à la fin de la période d'enquête est inconnu. Cette unité est néanmoins considérée comme faisant toujours partie du champ de l'enquête. Par exemple, une unité sélectionnée au niveau III de l'EATRM qui n'a pu être rejointe lors de l'ITAO, mais pour laquelle des données financières sont disponibles est considérée comme non résolue mais faisant partie du champ de l'enquête.

Table 7.5 1992 Annual Motor Carriers of Freight Survey -

Quality Measures by Province or Territory of Domicile¹

Tableau 7.5

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1992 -

Mesures de qualité selon la province ou le territoire de domicile1

	Le	vel II	Level III, For-hire Carr	ers	Level III, Owner Oper	
Province or Territory of Domicile	Niveau II		Niveau III, transporteurs pour compte d'autrui		Niveau III, chauffeurs contractants	
Province ou territoire de domicile	Response Rate (%)	Relative Imputation Rate (%) ²	Response Rate (%) ³		Response Rate (%) ³	637.497
	Taux de réponse (%)	Taux d'imputation relatif (%) ²	Taux de réponse (%) ³	CV (%)	Taux de réponse (%) ³	CV (%)
Newfoundland - Terre-Neuve	50.0		54.8		62.6	
Revenues - Revenus	50.0	42.5 40.8	00	2.8 2.8		1.8
Expenses – Dépenses Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard		40.6	77.8	2.0	55.8	2.0
Revenues – Revenus Expenses – Dépenses	**		77.0	3.0 1.6	33.0	3.7 3.9
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse Revenues – Revenus Expenses – Dépenses	74.1	22.9 23.2	79.4	4.7 4.7	65.2	2.6 3.4
New Brunswick – Nouveau-Brunswick Revenues – Revenus Expenses – Dépenses	76.0	25.6 27.7	60.7	6.2 6.5	62.7	3.1 3.0
Quebec – Québec Revenues – Revenus Expenses – Dépenses	78.5	19.6 19.4	74.5	8.0 8.2	63.7	5.1 6.4
Ontario Revenues – Revenus Expenses – Dépenses	74.8	26.1 26.0	61.7	13.8 15.0	51.7	3.2 4.4
Manitoba Revenues – Revenus Expenses – Dépenses	93.5	4.5 4.6	67.2	11.7 11.5	52.3	4.2 4.2
Saskatchewan Revenues – Revenus Expenses – Dépenses	71.7	25.8 25.9	61.5	11.7 11.6	58.9	4.3 3.8
Alberta Revenues - Revenus Expenses - Dépenses	63.3	35.0 35.5	71.6	9.2 9.6	59.5	3.9 4.5
British Columbia — Colombie-Britannique Revenues — Revenus Expenses — Dépenses	70.2	29.9 29.3	65.7	9.5 10.1	54.1	5.8 7.8
Territories – Territoires Revenues – Revenus Expenses – Dépenses	20.0	86.0 89.5	66.7	2.5 2.0	28.9	3.4 3.1
Canada Revenues - Revenus Expenses - Dépenses	73.2	26.0 26.1	67.9	5.1 5.4	57.4	1.8 2.3

Quality measures for Level I carriers are not available. - Les mesures de qualité pour les transporteurs de niveau I ne sont pas disponibles.

Total operating revenues and expenses are required from all carriers (compulsory fields). Relative imputation rates can be higher for other variables. - Les recettes et dépenses totales d'exploitation sont requises de tous les transporteurs (champs obligatoires). Les taux d'imputation

relatifs peuvent être plus élevés pour les autres variables. Response rates apply for operational data collected by telephone. These are mainly affected by the inability to reach all in-sample units during the collection period (unreached units). Missing operational data are imputed using the financial data available for all units in the sample. Important correlations between the two types of data are therefore fully exploited. - Ces taux de réponse ne s'appliquent qu'aux données d'exploitation recueillies par téléphone. L'incapacité de rejoindre toutes les unités faisant partie du champ de l'enquête (unités non rejointes) pendant la période de collecte, influe particulièrement sur les taux de réponse. Les données d'exploitation manquantes sont imputées à l'aide des données financières disponibles pour toutes les unités de l'échantillon. De cette façon, on tient compte des corrélations importantes entre ces deux types de données.

Table 7.6

1992 Annual Motor Carriers of Freight Survey – Level III1

Relative Imputation Rates for Selected Operational Variables - Canada Level

Tableau 7.6

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1992 – Niveau III¹

Taux d'imputation relatifs pour certaines variables d'exploitation – Canada

	Relative Imput	Relative Imputation Rate (%) ¹ Taux d'imputation relatif (%) ¹			
Variables	Taux d'imputa				
	Reached Units ²	Unreached Units ²			
	Unités rejointes ²	Unités non rejointes 2			
Principal Type of Transportation Activity – Genre de service de transport principal	_	70.1			
Total Employment - Total de l'emploi					
Full Time - Plein temps	1.1	61.1			
Part Time - Temps partiel	0.4	65.6			
Fuel Consumed in Litres - Carburant consommé en litres	5.1	64.4			

¹ Missing operational data are imputed based on financial data available for all in-sample units in such a way that the important correlations between the two types of data are fully exploited. – Les données d'exploitation manquantes sont imputées à l'aide des données financières disponibles pour toutes les unités de l'échantillon de manière à mettre à profit les corrélations importantes entre les deux types de données.

Reached Units: in-scope units for the survey that were contacted and reached by telephone. Unreached Units: in-scope units for the survey that were not reached during the collection period. — Unités rejointes: unités faisant partie du champ de l'enquête et qui furent contactées et rejointes par téléphone. Unités non rejointes: unités faisant partie du champ de l'enquête mais qui n'ont pu être rejointes pendant la période de collecte.

Table 7.7
1993 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey -

Quality Measures by Province or Territory of Domicile

Tableau 7.7

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1993 –

Mesures de qualité selon la province ou le territoire de domicile

	1st Quarter	- 1er trimestre		2 nd Quarter -	- 2ième trimestre	
Province or Territory of Domicile	Response Rate (%) Taux de réponse (%)	Relative Imputation Rate (%) Taux d'imputation relatif (%)	CV (%)	Response Rate (%)	Relative Imputation Rate (%) Taux d'imputation relatif (%)	CV (%)
			CV (%)	Taux de réponse (%)		
Newfoundland	73.3			42.9		
Revenues Expenses		19.7 17.8	5.5	42.5	33.4	6.3
Expenses		17.8	4.5		30.0	6.1
Prince Edward Island	100.0			60.0		
Revenues Expenses		_	***		26.7 27.6	•••
			***		27.0	
Nova Scotia Revenues	86.4	4.0		86.4		
Expenses		4.3 12.9	5.0 4.8		9.9 12.9	4.1 4.5
Name Danas and all	0					
New Brunswick Revenues	85.7	6.7	5.0	90.5	5.5	4.4
Expenses		6.8	5.1		5.6	4.4
Quebec	90.4			86.3		
Revenues	30.4	3.6	4.5	60.3	7.9	4.5
Expenses		3.6	4.6		8.2	4.6
Ontario	91.4			91.4		
Revenues		5.6	5.9	•	14.6	5.8
Expenses		5.4	5.6		15.0	5.7
Manitoba	100.0			76.2		
Revenues Expenses			2.2 2.2		13.3 12.7	2.1 2.1
·		_	2.2		12.7	2.1
Saskatchewan Revenues	77.4			64.5		
Expenses ·		6.2 7.2	4.3 4.2		11.2 12.9	4.4 4.5
					12.0	7.0
Alberta Revenues	74.3	16.3	4.3	66.7	17.7	3.9
Expenses		15.0	3.4		17.6	3.7
British Columbia	87.5			65.8		
Revenues	07.5	7.6	5.4	03.0	30.8	4.8
Expenses		9.4	6.4		32.6	4.8
Yukon	33.3			33.3		
Revenues		2.2		33.5	75.9	
Expenses		1.3	***		44.1	***
Northwest Territories	57.1			42.9		
Revenues Expenses		4.9 8.0	***		8.3	
		8.0	***		10.6	•••
Canada	85.4			76.3		
Revenues Expenses		6.6 6.7	2.5 2.4		14.4 14.8	2.4 2.4
		0.7	2.4		14.0	2.4

Table 7.7
1993 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey -

Quality Measures by Province or Territory of Domicile

Tableau 7.7

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1993 -

Mesures de qualité selon la province ou le territoire de domicile

Guarter - 3	lième trimestre		4th Quarter -	4ième trimestre		
Response Rate (%)	Relative Imputation Rate (%)	CV (%)	Response Rate (%)	Relative Imputation Rate (%)		Province ou territoire de domicil
Taxas da	T	CV (%)			CV (%)	
Taux de	Taux		Taux de	Taux		
réponse	d'imputation		réponse	d'imputation		
(%)	relatif (%)		(%)	relatif (%)		
50.0	04.0		58.3			Terre-Neuve
	21.8	5.8		34.3	6.7	Revenus
	20.9	6.0		30.4	6.3	Dépenses
60.0			60.0			Ile-du-Prince-Édouard
	28.6			27.0		Revenus
	31.0			26.2	***	
	01.0	***		20.2	*	Dépenses
91.0			81.8			Nouvelle-Écosse
	3.5	4.4		11.8	3.2	Revenus
	3.4	4.3		17.2	3.3	Dépenses
90.5			90.0			Nouveau-Brunswick
	5.8	4.6	00.0	5.4	4.4	Revenus
	19.1	4.7				
	13.1	4.7		31.9	4.2	Dépenses
73.7			83.8			Québec
	14.6	4.8		9.5	5.2	Revenus
	16.7	5.0		11.6	5.1	Dépenses
85.7			85.7			Ontario
	14.2	5.8		18.2	6.5	Revenus
	14.7	5.7		17.9	6.6	Dépenses
70.0			05.0			A.A Markey
70.0	45.4	0.0	85.0			Manitoba
	15.1	3.2		9.7	3.2	Revenus
	14.8	3.1		10.2	3.0	Dépenses
40.0			53.3			Saskatchewan
	35.3	5.9		20.9	6.7	Revenus
	38.7	5.1		21.4	5.2	Dépenses
64.2			69.7			Alberta
	18.4	5.1	-	16.5	4.3	Revenus
	18.6	4.2		15.6	3.8	Dépenses
74.0			67.5			Colombia Britanniaus
71.8			67.5	00.4		Colombie-Britannique
	19.1	4.6		26.4	5.9	Revenus
	18.6	4.9		26.6	5.7	Dépenses
66.7			66.7			Yukon
	19.0			10.0		Revenus
	10.1			3.4		Dépenses
28.6			50.0			Territoires du Nord-Ouest
20.0	15.0		50.0	14.8		Revenus
	15.0 17.1			17.9		Dépenses
71.7			75.7			Canada
	15.4	2.5		15.5	2.6	Revenus
	16.8	2.5		17.7	2.7	Dépenses

Table 7.8
1992 For-Hire Trucking (Commodity Origin/ Destination) Survey -

Response Rates for the First Stage Sample (Carriers) by Province or Territory of Domicile

Tableau 7.8

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) de 1992 -

Taux de réponse pour l'échantillon de premier degré (transporteurs) selon la province ou le territoire de domicile

Description of Tamitaes of Description	Response Rate (%) Taux de réponse (%)						
Province or Territory of Domicile Province ou territoire de domicile							
Trovince de latticité de dominaire	Qtr1	Qtr2	Qtr3	Qtr4			
Newfoundland – Terre-Neuve	60.0	50.0	50.0	60.0			
Prince Edward Island - IÎe-du-Prince-Édouard	100.0			***			
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	100.0	92.3	100.0	100.0			
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	94.1	95.2	96.0	90.5			
Quebec - Québec	91.7	84.0	75.7	81.8			
Ontario	93.7	89.7	89.3	87.1			
Manitoba	88.9	85.7	86.4	88.2			
Saskatchewan	80.0	77.8	62.5	84.6			
Alberta	91.1	88.0	82.2	84.1			
British Columbia - Colombie-Britannique	85.7	92.1	84.8	84.2			
Yukon	100.0	100.0	100.0	100.0			
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	50.0	100.0	66.7	100.0			
Canada	90.6	88.1	84.4	85.9			

Glossary

Asset Turnover Ratio. A measure of profitability obtained by dividing total operating revenues by total assets.

Bill of Lading. A contract setting out the details for transporting goods from a consignor (shipper) to a consignee (receiver). The bill of lading usually contains a description of the goods, the origin and destination, the weight and the transportation charges.

Central Frame Data Base. It is a Statistics Canada centrally maintained database of businesses in Canada. Each name is given a unique identification number and its nature of business classified according to Statistics Canada's Standard Industrial Classification.

Class I (For-hire Trucking Survey, Commodity Origin/ Destination). Carriers which earned gross annual intercity revenues of \$12 million or more.

Class II (For-hire Trucking Survey, Commodity Origin/ Destination). Carriers which earned gross annual intercity revenues greater than or equal to \$1 million to less than \$12 million.

Commodity. The description of the merchandise as recorded on the carrier's shipping document. This information is encoded according to Statistics Canada's Standard Commodity Classification at the three digit level. The For-hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey estimates are published using the commodity descriptions associated with these codes.

Compensation. Total compensation reflects the gross amount earned by the employees of a carrier, and is comprised of wages and salaries and supplementary labour income.

Current Ratio. A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

Debt Ratio. The percentage of capital provided by creditors. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing total liabilities by total liabilities plus owner's equity.

Debt-Equity Ratio. A measure of solvency calculated by dividing total borrowings and claims of affiliates by shareholder's equity.

Destination. The point to which goods were delivered by the final carrier.

Domestic Shipment. Shipment whose origin and destination are in Canada.

Equity Ratio. The percentage of capital provided by shareholders. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing owner's equity by total liabilities plus owner's equity.

Establishment. An establishment is defined as the smallest unit that is a separate operating entity capable of reporting all elements of basic industrial statistics.

Fiscal Year (For-hire Trucking Survey, Commodity Origin/ Destination). The calendar year from January 1 to December 31, immediately prior to the year in which the data are collected.

Fiscal Year (Motor Carriers of Freight Survey). The fiscal year of a carrier ending any time between April 1, 1992 and March 31, 1993.

For-hire Carrier. Any carrier which, for compensation, undertakes the transport of goods.

Freight Forwarders. Companies that play an intermediary role between the shipper and the carrier by arranging the transport of freight for a fee.

General Freight. Freight that is packed (not bulk) and does not need specialized equipment.

Industry Activity Statistics. Statistics which describe the output of the industry in such terms as tonnes, tonne-kilometres, vehicle kilometres travelled, commodities transported from point to point.

Industry Structure Statistics. Statistics which describe the size, performance and economic health of the industry, such as revenues, expenses, balance sheets, equipment operated, employment. These are also referred to as input variables.

Intercity Motor Carriers. Those for-hire carriers whose predominant portion of revenues was earned on shipments moved more than 24 km on public roads, and those private carriers whose predominant number of trips were more than 24 km in distance on public roads.

Intercity Shipment. A shipment transported a distance greater than 24 km. Data transcribed for shipments with an assigned origin-destination distance of 24 km or less are not included in survey estimates.

Interline Shipments. The movement of a consignment by an initiating carrier to an intermediate point. From this point, a subsequent carrier moves the consignment to another point which may be an intermediate point or the final destination.

linvoice. A bill which requests payment from a customer for transportation services rendered. It may contain the origin, destination, description of the goods transported and the amount charged for the transportation service.

LTL - Less than Truckload. A shipment which does not exceed 10,000 lb. or 4,500 kilograms.

Level I Carriers (Annual Motor Carriers of Freight Survey). Forhire carriers with annual operating revenues of \$5 million or more.

Level II Carriers (Annual Motor Carriers of Freight Survey). Forhire carriers with annual operating revenues greater than or equal to \$1 million and less than \$5 million.

Level III Carriers (Annual Motor Carriers of Freight Survey). Forhire carriers and owner operators with annual operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million.

Level IV Carriers. Private carriers with annual operating expenses of \$1 million and more. (Data on these carriers are not included in this publication but are available in Service Bulletins, Catalogue 52.002 and in other special tables.)

Leverage. The extent to which the firm has been financed by debt.

Line Haul. The movement of freight between cities or terminals. Line Haul does not include pick up and delivery service.

Operating Expenses. Operating expenses include expenses incurred in carrying for-hire motor carrier freight operations only. These exclude non-operating expenses such as capital loss, interest paid, etc.

Operating Ratio. The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses. Calculated by dividing operating expenses by operating revenues.

Operating Revenues. Operating revenues include revenues pertaining to the motor carriers of freight operations only. These correspond to the total amount billed by the carrier and exclude revenues earned by other carriers in the case of interline shipments.

Origin. The point at which goods were received by the initial road carrier. Road carrier in this context includes piggyback (a rail movement where the transport of goods is in highway trailers/containers on railway cars).

Owner Operators (or lessor operators). Owner operators, by means of owned or leased vehicles, haul trailers or other equipment for a carrier.

Private Carrier. A company which maintains its own fleet of vehicles (owned or leased) and transports its own freight using dedicated drivers. Their principal function is to provide logistical support service to the proprietary owner. (Data on these carriers are not included in this publication but are available in Service Bulletins, Catalogue 52.002 and in special tables.)

Probill. A document which is made by the trucking company from the bill of lading. It is a company control document describing the handling of a shipment of goods and usually contains information on origin, destination, commodity description, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. A probill is sometimes referred to as a waybill.

Profit Margin. Indicates the profit earned per revenue dollar. It is obtained by dividing net income by operating revenues.

Province or Territory of Domicile. The province or territory where the head office of the carrier is located.

Return on Equity. A measure of profitability calculated by dividing net income by equity capital. This is the return accruing to shareholders on their contributed capital.

Return on Investment. Measure of profitability calculated by dividing earnings before interest and taxes by total assets. It shows the efficiency with which total assets are used in a business operation.

Salaries and Wages. Total compensation minus supplementary labour income.

Sampling. A procedure used to draw a part of a group for examination. Rather than examining an entire group referred to as the population or universe, one may examine a part of the group called a "sample".

Sampling Weight. Raising factor attached to each sampled unit to obtain estimates for the population from a sample.

Shipment (For-hire Trucking Survey, Commodity Origin/ Destination). A quantity of merchandise transported by a for-hire carrier from one person or organization (consignor or shipper) to another person or organization (consignee or receiver).

Shipping Document. Any document recording the transportation of goods by carrier, which can be sampled. A probill (waybill), bill of lading, load manifest, trip report, invoice, or the individual records of a summary sheet or tape are considered to be shipping documents.

Standard Industrial Classification (SIC). A 1980 classification which allows the reporting of an integrated system of economic statistics by breaking down the total economic production into industries. Trucking industries (Industry Group 456) are made of establishments primarily engaged in the provision of trucking, transfer and related services. This industry group is a part of the Major Group 45 (Transportation industries) which includes establishments primarily engaged in the transportation of goods and passengers by air, railway, water and motor vehicles.

Stratification. A non-overlaping partition of the survey population into relatively homogeneous groups with respect to certain characteristics such as geographical and industrial classification, size, etc. These groups are called strata.

Supplementary Labour Income. Payments made by employers for the future benefit of the employees that consist of employers' contributions to employee welfare and pension funds, workmen's compensation funds and unemployment insurance.

Survey Frame. A list of units that carries the contact (e.g., name, address) and the classification (e.g., industrial classification) information of the units.

Survey Population. Collection of all units (e.g., carriers, shipments) for which the survey can realistically provide information. The survey population may differ from the target population due to the operational difficulty in identifying all the units that belong to the target population.

Target Population. Collection of all units (e.g., carriers, shipments) for which the information is required.

Tonne-Kilometre. An expression of weight (mass) multiplied by distance from origin to destination for each shipment. This is the standard output measure of the trucking industry.

Transportation Revenue. Transportation revenue includes amounts received for local freight service, intercity service and also government subsidies received to provide these services. Transportation revenue does not include revenues obtained by providing incidental services related to transportation activities such as commission, insurance, warehousing, etc.

Trip Report. A statement giving details of at least one trip of a transport vehicle detailing the origin, destination, commodity, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. It may include both inbound and outbound journeys.

Truck Rental Firms. Licensed or unlicensed trucking firms which rent or lease their equipment either to other trucking firms or to the shipper directly. The shipper or other trucking firm is responsible for the commodities carried.

Truckload. A shipment which exceeds 10,000 lb. or 4,500 kilograms.

Weight (Mass). An expression of the weight of goods shipped as noted on the shipping document. Liquids, gases, pieces and other items are not charged for on a weight basis are assigned weights from a conversion table.

Working Capital Ratio. See current ratio.

Glossaire

Base de sondage. Liste des unités contenant les renseignements visant à établir un contact (p. ex., nom. adresse) et une classification (p. ex., la classification industrielle) des unités.

Bordereau d'envoi. Document produit par l'entreprise de transport routier à partir de la lettre de transport. Il s'agit d'une méthode interne de contrôlle de l'entreprise précisant de quelle manière l'envoi de marchandises a été effectué. On y trouve habituellement les renseignements suivants: origine, destination, description de la marchandise, poids ou autres mesures, tarif recettes et opérations de transfert. Parfois désigné par l'expression «lettre de voiture».

Catégorie ! (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination). Transporteurs ayant tirés du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de 12 millions \$ ou plus.

Catégorie II (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination). Transporteurs ayant tirés du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes supérieures ou égales à 1 million \$ et inférieures à 12 millions \$.

Charge partielle. Transport par lots brisés n'excédant pas 10,000 livres ou 4,500 kiogrammes.

Charge complète. Transport par lots brisés excédant 10,000 livres ou 4,500 kiogrammes.

Chauffeurs contractants. Les chauffeurs contractants tirent. au moven de véhicules qu'ils possèdent ou qu'ils louent, des remorques et autres matériels semblables appartenant à des transporteurs.

Classification type des industries (CTI). Cette classification de 1980 permet la production d'un système intégré de statistiques économiques en subdivisant la production économique totale en industries. Les industries du camionnage (Groupe industriel 456) sont formés d'établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de camionnage, des services de transfert et des services connexes. Ce groupe industriel fait partie du Grand groupe 45 (Industries du transport) qui comprend les établissements dont l'activité principale concerne le transport de voyageurs et de marchandises par air, par chemin de fer, par eau et par terre (véhicules motorisés).

Coefficient de liquidité générale. Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Le coefficient est utilisé pour montrer la capacité de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme.

Connaissement. Contrat exposant les conditions du transport des marchandises du consignateur (expéditeur) iusqu'au consignatairee (destinataire). Le connaissement comprend en général la description des marchandises, leur origine et leur destination, leur poids ou leur quantité et les frais de transport.

Courtiers en camionnage. Firmes qui jouent le role d'intermédiaire entre l'expéditeur et le transporteur se chargeant du transport des marchandises pour les expéditeurs, moyennant une remunération pour ses services.

Dépenses d'exploitation. Les dépenses d'exploitation incluent seulement les dépenses encourues suite aux activités de transport routier de marchandises pour compte d'autrui. Elles excluent les dépenses diverses telles que les pertes de capital, les intérêts versés, etc.

Destination. Lieu de livraison des marchandises par le dernier transporteur routier.

Document d'expédition. Tout document ayant trait au transport de marchandises par un transporteur routier et qui peut être échantillonné. Un bordereau d'envoi (lettre de voiture), une lettre de transport, un manifeste, une feuille de route, une facture ou les renseignements contenus dans un récapitulatif ou sur un ruban magnétique sont considérés comme des documents d'expédition.

Effet de levier. L'effet de l'endettement d'une entreprise.

Entreprises de location de camions. Entreprises de location ou de location à baille, régies ou non, louant des camions à des entreprises de transport de marchandises ou directement aux expéditeurs. L'expéditeur ou l'entreprise de transport de marchandises est responsable des marchandises transportées.

Établissement. Un établissement est la plus petite unité déclarante constituant une unité d'exploitation séparée, en mesure de déclarer tous les éléments de base de la statistique de cette industrie.

Exercice financier (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination). L'année civile, du 1er janvier au 31 décembre, précédant immédiatement l'année pendant laquelle les données ont été recueillies.

Exercice financier (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et enquête sur les transporteurs pour compte propre). L'exercice financier d'un transporteur se terminant entre le 1eravril 1992 et le 31 mars 1993.

Expédition interne. Expédition dont les points d'origine et de destination sont situés au Canada.

Expédition interurbaine. Expédition effectuée sur une distance supérieure à 24 km. Les données consignées pour les expéditions dont la distance entre l'origine et la destination est de 24 kilomètres ou moins ne sont pas incluses dans les estimations de l'enquête.

Facture. Note adressée à un client pour lui demander de payer des services assurés par une entreprise de transport. Elle peut contenir l'origine, la destination, la description des marchandises et le montant exigé pour le service de transport.

Feuille de route. Déclaration où figurent des détails concernant au moins l'un des trajets effectués par un véhicule de transport et indiquant l'origine, la destination, la marchandise, le poids ou autres mesures, le tarif, les recettes et les opérations de transfert. Elle peut mentionner des trajets à l'arrivée aussi bien qu'au départ. Fichier principal du registre des entreprises. Il s'agit d'une liste centrale de Statistique Canada des entreprises au Canada. Chaque nom de la liste porte un numéro d'identification unique et son activité commerciale est répertorié selon la Classification type des industries de Statistique Canada.

Fret général. Marchandises empaquetés (autre que le vrac) et qui ne nécessitent pas un équipment spécialisé.

Livraison (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination). Une quantité de marchandises transportée par un transporteur pour compte d'autrui d'une personne ou d'une organisation (consignateur ou expéditeur) à une autre personne ou organisation (consignataire ou destinataire).

Marchandise. Description de la marchandise telle qu'elle figure sur le document d'expédition du transporteur. Ces renseignements sont codés d'après la Classification type de Statistique Canada des produits au niveau de détail à trois chiffres et les estimations de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination, sont publiées en regard des descriptions des marchandises liées à ces codes.

Marge bénéficiaire. Indique la marge bénéficiaire enregistré par dollar de recettes. Elle est obtenue en divisant les recettes nettes par les recettes d'exploitation.

Origine. Point où le premier transporteur routier reçoit les marchandises. Dans ce contexte, le transporteur routier comprend le transport rail-route (le mouvement par rail consiste dans le transport des marchandises par conteneurs ou semi-remorques placés sur les wagons).

Poids (masse). Expression du poids des biens expédiés figurant sur le document d'expédition. Les liquides, les gaz, certaines pièces et autres articles qui ne sont pas facturés d'après le poids se voient attribuer un poids établi grâce à une table de conversion.

Poids d'échantillonage. Facteur d'inflation relatif à chaque unité échantillonnée. Ce facteur vise à obtenir des estimations d'une population à partir d'un échantillon.

Population cible. Ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, livraisons) pour lesquelles des renseignements sont requis.

Population observée. Ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, livraisons) pour lesquelles l'enquête peut réellement fournir des rensignements. La population observée peut différer de la population cible, étant donné la difficult opérationnelle reliée à l'identtication exhaustive des unités appartenant à la population cible.

Province ou territoire de domicile. Province ou territoire où se situe le siège social du transporteur.

Ratio d'autonomie financière. Proportion des capitaux fournis par les créanciers. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant le passif par le total du passif plus les capitaux propres.

Ratio d'endettement. Mesure de solvabilité calculée en divisant le passif total par les capitaux propres.

Ratio d'exploitation. Le ratio d'exploitation est la proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation et est obtenu en divisant les dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation.

Ratio des capitaux propres. Proportion des capitaux fournis par les actionnaires. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant les capitaux propres par le total du passif plus les capitaux propres.

Ratio du fond de roulement. Voir le coefficient de liquidité général.

Recettes d'exploitation. Les recettes d'exploitation incluent seulement les recettes relatives au transport routier de marchandises pour compte d'autrui. Elles comprennent les montants totaux facturés par le transporteur, à l'exclusion de la part des recettes prévue pour les autres transporteurs dans le cas de liaisons inter-transporteur.

Recettes tirées du transport. Les recettes tirées du transport incluent les montants obtenus pour les services de transport locaux, interurbains et aussi les subventions gouvernementales reçues pour fournir ces services. Elles ne comprennent pas les revenus obtenus pour des services indirectement reliés aux activités de transport tels que les commissions, les assurances, l'entreposage, etc.

Rémunération. La rémunération totale correspond au revenu brut et comprend les salaires et traitements ainsi que le revenu supplémentaire du travail.

Rendement de l'avoir. Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes nettes par les capitaux propres. Il s'agit du rendement revenant aux actionnaires en fonction des capitaux contribués.

Rendement de l'investissement. Mesure de rentabilité calculée en divisant les gains avant intérêts et impôts par l'actif total. Elle indique l'utilisation efficace de l'actif total par l'entreprise.

Revenu supplémentaire du travail. Paiements faits par l'employeur pour l'avantage futur de ses salariés qui comprend les cotisations des employeurs aux caisses de retraite et aux régimes de prévoyance des salariés, aux caisses d'indemnisation des accidentés, et à l'assurance-chômage.

Rotation des capitaux. Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes d'exploitation par l'actif total.

Salaires et traitements. Rémunération totale moins le revenu supplémentaire du travail.

Sondage. Méthode utilisée pour prélever au hasard une partie d'un groupe à des fins d'études. Plutôt que d'étudier le groupe tout entier, on peut étudier une partie du groupe appelée «échantillon».

Statistiques de l'activité de l'industrie. Statistiques décrivant la production de l'industrie en fonction des tonnes, des tonnes-kilomètres, des kilomètres-véhicules et des produits transportés d'un point à l'autre.

Statistiques de la structure de l'industrie. Statistiques décrivant la taille, le rendement et la situation financière de l'industrie, selon les recettes, les dépenses, les bilans, le matériel exploité et la maind'oeuvre. Ces valeurs sont également appelées variables d'entrée.

Stratification. Partition mutuellement exclusive de la population observée en groupes relativement homogènes par rapport à une ou plusieurs caractéristiques (p. ex., géographie et classification industrielle, taille, etc.). Ces groupes portent le nom de strates.

Tonne-kilomètre. Expression du poids (masse) multiplié par la distance entre l'origine et la destination de chaque expédition. Il s'agit de la mesure normalisée de rendement utilisée pour l'industrie du camionnage.

Transferts (Liaisons inter-transporteurs). Marchandises transportées par un premier transporteur vers un point intermédiaire. À partir de ce point, un autre transporteur transporte les marchandises vers une autre destination qui peut être un point intermédiaire ou la destination finale.

Transport de longue distance. Le mouvement des marchandises entre deux agglomerations ou terminaux. Ce mouvement exclu la service de la cueillete et le livraison.

Transporteurs de niveau I (Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises). Transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes annuelles brutes d'exploitation étaient de 5 millions \$ ou plus.

Transporteurs de niveau II (Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises). Transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes annuelles brutes d'exploitation étaient supérieures ou égales à 1 million \$ et inférieures à 5 million \$.

Transporteurs de niveau III (Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises). Transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants dont les recettes annuelles brutes d'exploitation étaient supérieures ou égales à 25 000 % et inférieures à 1 million \$.

Transporteurs de niveau IV. Transporteurs pour compte propre dont les dépenses annuelles d'exploitation s'élevaient à 1 million \$ et plus. (Les données sur ces transporteurs ne sont pas incluses dans cette publication mais sont disponibles aux bulletins se service, Catalogue 52-002, et à l'autres tableaux spéciaux.)

Transporteurs routiers interurbains. Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur une distance supérieure à 24 km sur les routes publiques et transporteurs pour compte propre effectuant principalement des voyages d'une distance supérieure à 24 km sur les routes publiques.

Transporteurs routiers pour compte d'autrui. Transporteurs qui, moyennant rétribution, assument le transport de marchandises.

Transporteurs routiers pour compte propre. Compagnies qui maintiennent leur propre flotte de camions (possédés ou loués) et qui transportent leurs propres marchandises en utilisant des chauffeurs attitrés. Leur fonctions principales consistent à offrir un support logistiques au propriétaires. (Les données sur ces transporteurs ne sont pas incluses dans cette publication mais sont disponibles aux bulletins se service, Catalogue 52-002, et à l'autres tableaux spéciaux.)

FOR FURTHER READING

Selected Publications from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications de Statistique Canada

		Catalogue
Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bilingual, Eight issues/year.	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bilingue, Huit numéros/année.	50-002
Air Carrier Operations in Canada, Quarterly, Bilingual	Opérations des transporteurs aériens au Canada, Trimestriel, Bilingue	51-002
Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, Monthly, Bilingual	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, Mensuel, Bilingue	51-004
Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Quarterly, Bilingual	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, Trimestriel, Bilingue	51-005
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, Annual, Bilingual	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, Annuel, Bilingue	51-204
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, Annual, Bilingual	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, Annuel, Bilingue	51-205
Canadian Civil Aviation, Annual, Bilingual	Aviation civile canadienne, Annuel, Bilingue	51-206
Air Charter Statistics. Annual, Bilingual	Statistique des affrètements aériens, Annuel, Bilingue	51-207
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, Occasional, issued in 1986.	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, Hors série, publiée en 1986.	51-501E/F
Railway Carloadings, Monthly, Bilingual	Chargements ferroviaires, Mensuel, Bilingue	52-001
Railway Operating Statistics, Monthly, Bilingual	Statistique de l'exploitation ferroviaire, Mensuel, Bilingue	52-003
Rail In Canada, Annual, Bilingual	Le transport ferroviaire au Canada, Annuel, Bilingue	52-216
Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Monthly, Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, Mensuel, Bilingue	53-003
Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Annual, Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, Annuel, Bilingue	53-215
Road Motor Vehicles: Fuel Sales, Annual, Bilingual	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, Annuel, Bilingue	53-218
Road Motor Vehicles: Registrations, Annual, Bilingual	Véhicules automobiles: Immatriculations, Annuel, Bilingue	53-219
Trucking in Canada, Annual, Bilingual	Le camionnage au Canada, Annuel, Bilingue	53-222
Shipping in Canada, Annual, Bilingual	Le transport maritime au Canada, A., Bil.	54-205

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.



ORDER FORM

Statistics Canada

MAIL TO:		PHONE:	FAX TO:		ME	THOD OF P	AYMENT			
\boxtimes		1-800-267-6677	(613) 951-158	4	(Ch	eck only one)				
Marketing Divis		Charge to VISA or MasterCard. Outside	VISA, MasterCard and Purchase Orders only.			Please charg	ge my:	☐ VISA	_ M	lasterCard
Statistics Cana Ottawa, Ontario Canada K1A 01	ada o	Canada and the U.S. call (613) 951-7277. Please	Please do not send con mation. A fax will be tre			Card Number				
(Please print)	10	do not send confirmation.	as an original order.							
(· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·						Signature			E	expiry Date
Company						Doument one	danad f			
Department						Please make c	heque or mo	ney order payal	ble to the	
Attention		Title								
Address						Purchase Or (Please enclose		er IIII		
City		Provinc	e							
Postal Code		Phone	Fax							
	Pleas	e ensure that all information	is completed.			Authorized Si	gnature			
				iss	e of sue		nual Subsc or Book Pr			
Catalogue Number		Title		Indica	or ate an ' for		United States USS	Other Countries US\$	Quantity	Total S
				Subsci	iplion	5				
								•		
					_			SUBTOTAL		
Note: Cat	talogue	prices for U.S. and other	er countries are show	n in US	dolla	ars.		DISCOUNT		
► GST Regi	istration	n # R121491807						(if applicable) GST (7%)		
		ey order should be made part for Canada - Publication						GRAND TOTA		
Canadian	clients	pay in Canadian funds an	d add 7% GST. Foreig	n client	ts pay	y total amount			- 093	238
G.awii Oil		- Those for oo and ic								

THANK YOU FOR YOUR ORDER!



Statistics Canada Statistique Canada Canadä



BON DE COMMANDE

Statistique Canada

ENVOYEZ À	: COM	POSEZ:	TÉLÉCOPIEZ AU:	MO	DA	LITÉS DE	PAIEMEN	NT:		
\bowtie		1-800-267-6677	(613) 951-1584		chez	une seule c	ase)			
Division du mar Vente des publ Statistique Can Ottawa (Ontario Canada K1A 01	ications VISA o l'extérie b) États-U 16 (613) S	débiter votre compte u MasterCard. De eur du Canada et des nis, composez le 951-7277. Veuillez ne voyer de confirmation.	VISA, MasterCard et bor commande seulement. Veuillez ne pas envoyer confirmation; le bon télé copié tient lieu de com- mande originale.	de		uillez débit de carte	er mon co	mpte \(\)	/ISA D N	MasterCard
(Veuillez écrire	en caractères d'ii	1	manus siiginas		Sig	nature			Date	d'expiration
Compagnie						iement inc				\$
Service					Vet Red	uillez faire pa ceveur génér	rvenir votre al du Canada	chèque ou man a - Publications	dat-poste à l'o	ordre du
À l'attention d	e	Fonction	1							
Adresse						du bon de		te LILLI		
Ville	(Province)	()							
Code postal	Télép Veuillez vous as	hone surer de remplir le bo	Télécopieur n au complet.		Sig	gnature de l	a personne	autorisée		
				Édition demandé	е		nement an de la publi			
Numéro au catalogue	Titre			ou Inscrire "A" pour le abonnemen		Canada \$	États- Unis \$ US	Autres pays \$ US	Quantité	Total \$
► Veuillez	noter que les	prix au catalogue	pour les ÉU. et les	autres pay	s so	ont		TOTAL		
donnés	en dollars am	éricains.						RÉDUCTION (s'il y a lieu)		
TPS N°	R121491807						(Clients	TPS (7 %) canadiens se	eulement)	
Le chèc Receve	lue ou mandat- ur général du C	poste doit être étab Canada — Publication	oli à l'ordre du ns.				Т	OTAL GÉNÉF	RAL	
Les clie	nts canadiens per montant total	paient en dollars ca en dollars US tirés	nadiens et ajoutent la sur une banque améri	TPS de 7 % caine.	6. L	es clients à	l'étranger	Р	F 093	238

MERCI DE VOTRE COMMANDE!



Statistique Canada

e Statistics Canada Canadä

Don't let the changing world take you by surprise!

Ne soyez pas dépassé par les événements!



TENDANCES

An aging population. Lone-parent families. A diverse labour force. Do you know how today's social changes will affect your future ... your organization ... and your family?

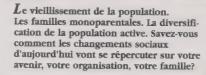
Keep pace with the dramatic shifts in Canada's evolving social fabric with Statistic Canada's best-selling quarterly, Canadian Social Trends. With vast and varied reports on major changes in key social issues and trends, this periodical incorporates findings from over 50 national surveys.

Written by some of Canada's leading-edge social analysts, Canadian Social Trends combines painstaking research with dynamic prose on topics like ethnic diversity, low-income families, time-crunch stress, violent crime and much more — all in a colourful, easy-to-read, magazine format.

A lasting record of changing times!

Join the thousands of business and policy analysts, social-science professionals, and academics who trust *Canadian Social Trends* to demystify the causes and consequences of change in Canadian society. Don't miss a single issue—subscribe today.

Canadian Social Trends (catalogue number 11-0080XPE) is \$34 annually in Canada, US\$41 in the United States and US\$48 in other countries.



Suivez l'évolution spectaculaire de la société canadienne grâce à *Tendances sociales canadiennes*, une publication trimestrielle de Statistique Canada. Avec des articles vastes et variés sur les principaux changements caractérisant les questions et les tendances sociales principales, cette publication intègre les résultats de plus de 50 enquêtes nationales.

Certains des analystes sociaux les plus reconnus du Canada rédigent des articles dans Tendances sociales canadiennes. Ils présentent les résultats de recherches minutieuses dans un style attrayant pour des sujets tels que la diversité ethnique, les familles à faible revenu, le stress dû au manque de temps, le crime et bien d'autres encore dans une revue haute en couleur et de lecture aisée.

Un dossier permanent d'une époque en évolution!

Des milliers d'analystes des entreprises et des politiques, de professionnels des sciences sociales et d'universitaires lisent *Tendances sociales canadiennes* pour identifier les causes et les conséquences de l'évolution de la société canadienne. Ne manquez pas un numéro, abonnez-vous dès aujourd'hui.

L'abonnement annuel à *Tendances sociales canadiennes* (n° 11-0080XPF au catalogue) coûte 34 \$ au Canada, 41 \$ US aux États-Unis et 48 \$ US dans les autres pays.



To order, write to Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Ave., Ottawa, Ontario, K1A 076 or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

If more convenient, fax your order to 1-613-951-1584 or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

Pour passer votre commande, écrivez à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou adressez-vous au centre de services-conseils de Statistique Canada le plus proche de chez vous et dont la liste figure dans cette publication.

Vous pouvez aussi envoyer votre commande par télécopieur, au 1-613-951-1584, ou téléphoner sans frais au 1-800-267-6677 et donner votre numéro de carte VISA ou MasterCard.



Identify Emerging Trends



Define New Markets



Pinpoint Profit Opportunities



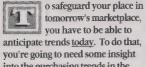
Dégagez les nouvelles tendances



Définissez les nouveaux marchés



Déterminez les possibilités de profit



into the purchasing trends in the Canadian marketplace. With a complete profile of Canadian consumers, plus an indepth analysis of Canadian industries, the Market

Research Handbook gives you the most thorough coverage of purchasing trends. This valued bestseller can lead you to new markets by giving you details on:

how much money Canadians are earning and what they're spending on cars, rent, home entertainment and household appliances;

the <u>level of sales</u> in retail chain and department stores;

what goods are being traded between Canada, U.S., and other countries;

<u>census data</u> such as: age/sex, schooling, households, unemployment, interprovincial and international migration

...and much, much more!

With over 600 pages, the *Handbook* includes more than 200 statistical tables that give you instant access to provincial and national market data. Featured are important economic indicators such as the Gross Domestic Product, Labour Force Productivity, Private and Public Investment and the Consumer Price Index.

Order your copy of the *Market Research Handbook* (Catalogue #63-2240XPB) today for only \$110 in Canada plus \$7.70 GST, US\$132 in the United States, and US\$154 in other countries.

CALL TOLL-FREE 1-800-267-6677 OR FAX (613)951-1584 and use your VISA or MasterCard. OR MAIL your order to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A OT6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Office listed in this publication.



place sur le marché de demain, vous devez être en mesure de prévoir les tendances aujourd'hui. Pour ce faire, vous devrez comprendre les habitudes d'achat sur le marché canadien.

Renfermant un profil complet des consommateurs canadiens ainsi qu'une analyse approfondie des industries canadiennes, le Recueil statistique des études de marché brosse un tableau exhaustif des habitudes d'achat. Ce précieux bestseller peut vous faire découvrir de nouveaux marchés en vous

fournissant les détails suivants :

our maintenir votre

les <u>revenus</u> des Canadiens et leurs <u>dépenses</u> pour la voiture, le loyer, les appareils de divertissement et les appareils ménagers;

le <u>niveau des ventes</u> dans les magasins de détail à succursales et les grands magasins;

les <u>biens échangés</u> entre le Canada, les É.-U. et d'autres pays;

les données du recensement telles que l'âge, le sexe, le niveau de scolarité, les ménages, le chômage, la migration interprovinciale et internationale

...et bien plus encore!

Le Recuell, contenant plus de 600 pages et au delà de 200 tableaux statistiques, vous permettra d'accéder instantanément aux données provinciales et nationales sur le marché. Il traite d'indicateurs économiques importants tels que le produit intérieur brut, la productivité de la population active, les investissements privés et publics et l'Indice des prix à la consommation.

Procurez-vous votre exemplaire du Recuell statistique des études de marché (n° 63-2240XPB au catalogue) dès aujourd'hui pour seulement 110 \$ au Canada plus 7,70 \$ de TPS, 13 \$ US aux États-Unis et 154 \$ US dans les autres pays. Commandez votre exemplaire PAR TÉLÉPHONE EN COMPOSANT SANS FRAIS le 1-800-267-6677 OU PAR TÉLÉCOPIEUR au (613) 951-1584 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard, OU PAR LA POSTE à l'adresse suivante : Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou communiquez avec le bureau régional de Statistique Canada le plus près dont la liste figure dans la présente publication.

Catalogue 53-222 Annual

Trucking in Canada

1993

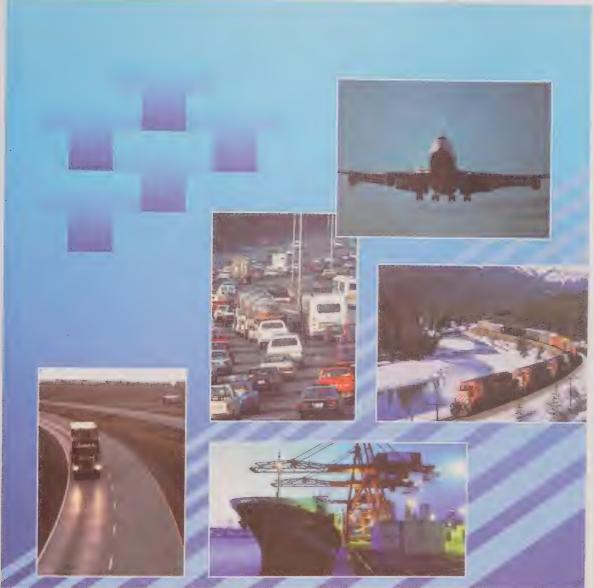
Catalogue 53-222 Annuel



Le camionnage au Canada

1993







Statistics Canada Statistique Canada Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Transportation Division, Surface and Marine Transport Section,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 1-613-951-2486) or to the Statistics Canada Reference Centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Minninga	(1 204-083-4020)		· ·

Toll-free access is provided for all users who reside outside the local dialing area of any of the Regional Reference Centres.

1-800-263-1136
1-800-363-7629
1-800-267-6677

4 000 000 4400

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Ave., Ottawa, Ontario, K1A 0T6.

(1-613-951-7277) Facsimile Number (1-613-951-1584) Toronto Credit Card Only (1-416-973-8018)

Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and services to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Division des transports, Section des transports de surface et maritimes,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 1-613-951-2486) ou au Centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax Montréal	(1-902-426-5331) (1-514-283-5725)	Regina Edmonton	(1-306-780-5405) (1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winninga	(1-204-983-4020)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert à tous les utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des Centres régionaux de consultation.

Service national de renseignements	1-800-263-1136
Service national d'appareils de	
télécommunications pour les	
malentendants	1-800-363-7629
Service national du numéro sans	
frais pour commander seulement	
(Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à Statistique Canada, la Division des Opérations et de l'intégration, Direction de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario), K1A 0T6.

(1-613-951-7277) Numéro du télécopieur (1-613-951-1584) Toronto Carte de crédit seulement (1-416-973-8018)

Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada

Transportation Division Surface and Marine Transport Section

Trucking in Canada

1993

Statistique Canada

Division des transports Section des transports de surface et maritimes

Le camionnage au Canada

1993

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1995

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

December 1995

Price: Canada: \$50.00 United States: US\$60.00 Other Countries: US\$70.00

Catalogue No. 53-222

ISSN 0829-8947

Ottawa

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1995

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Décembre 1995

Prix : Canada : 50 \$ États-Unis : 60 \$ US Autres pays : 70 \$ US

Nº 53-222 au catalogue

ISSN 0829-8947

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

Signes conventionnels

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- -- amount too small to be expressed.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada;

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- -- nombres infimes.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Transportation Division under the direction of David Dodds: Jim Cain - Chief, Surface Transport Section; Michel Cloutier - Chief, Marine Transport Section; and, Kathie Davidson, Andrea Mathieson, and Gilles Paré, Unit Heads.

Major contributions were made by the following analysts: Fred Barzyk; Wendy Christoff; Dorota Geissel; Patricia Liston; Haig McCarrell; and Larry McKeown.

Technical assistance was provided by: Judy Cotterill; Linda de Montigny; Morteza Doroudian; Joe Foti; Chantale Harvey; Yvele Paquette; Larry Plager; Neelam Prakash; and Paul Tulloch.

Other significant contributions to the collection and preparation of the data were made by the following people:

REMERCIEMENTS

Cette publication a été réalisée à la division des transports sous la direction de David Dodds, directeur, Jim Cain, chef de la section des transports terrestres; Michel Cloutier - chef de la section maritime; Kathie Davidson; Andrea Mathieson; et Gilles Paré, chefs d'unités.

Les analystes suivants ont contribué d'une façon particulière: Fred Barzyk; Wendy Christoff; Dorota Geissel; Patricia Liston; Haig McCarrell; et Larry McKeown.

Judy Cotterill; Linda de Montigny; Morteza Doroudian; Joe Foti; Chantale Harvey; Yvele Paquette; Larry Plager; Neelam Prakash; et Paul Tulloch ont prêté leur assistance technique.

Les personnes suivantes ont participé à la collecte et la préparation des données :

Transportation Division - Division des transports

Carole Ducharme-Danielson Rose Ryan Nathalie Larocque Surendar Singh Elaine LaRose Lily Szeto Peggy Moffatt Dorothee Woodward

Business Survey Methods Division - Division des méthodes d'enquêtes-entreprises

Johanne Denis May Raad-Young

Lyne Guertin Eric Rancourt Danielle Lalande Steven Rathwell

Hyunshik Lee Hélène St. Jean

Survey Operations Division - Division des opérations des enquêtes

Dorinda Lee

Mike Maydan

Operations and Integration Division - Division des opérations et de l'intégration

Jacques Beauchamp Kim Lacroix Thérèse Carrière Doris Morrow Line Constantineau Robin Samuel Sandy Gauthier Camille St.-Jean

Operations Research and Development Division - Recherce et du développement des opération

Jane Burgess

Johanne Van Dusen

Françoise Voyer

System Development Division - Développement de systèmes

John Fleming

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 1984.

Table of Contents

Trucking in Canada

Table des matières

Le camionnage au Canada

		Page			Page
Hig	phlights	5	Fai	its Saillants	5
Cha	apter 1		Ch	apitre 1	
Gei	neral Overview	7	Ap	erçu général	7
True For	cking and Transportation -hire Trucking's Contribution to GDP	9	La	camionnage et les transports contribution du camionnage pour compte d'autrui au PIB	9
Truc	cking Activity	10		ivités du camionnage	9
	cking Employment	10	l'er	nploi dans le secteur du camionnage	10
Car	nada - United States Trade	11	Le	commerce entre le Canada et les États-Unis	10
Truc	cking in Canada, 1993	12	Le	camionnage au Canada, 1993	11 12
Cha	apter 2		Cha	apitre 2	
Mot	for Carriers of Freight Survey, Financial and Operating Statistics, 1993	15	- 1	quête sur les transporteurs routiers de narchandises. Données financières et d'exploitation, 1993	15
Intro	oduction	15	For Au	and constitution	
	nmary of Findings			oduction	15
	erating Revenues	16 17		sumé des résultats	16
	erating Expenses	18		ettes d'exploitation	17
	vements	20		penses d'exploitation suvements	18
	ployment and salaries	21			20
	ipment Operated	23		oloi et rémunération	21
	ance Travelled	23		ériel productif en service ance parcourue	23
Fue		25		burant	24
	ncial Performance	25		dement financier	25 25
Cha	pter 3		Cha	pitre 3	
Con	nmodity Origin and Destination Statistics	41	Stat	istiques sur l'origine et la destination des	
			n	narchandises	41
3.1	Summary of Domestic and Transborder Activity	41	3.1	Sommaire du trafic intérieur et transfrontalier	41
3.2	Domestic Trucking Activity	44	3.2	Trafic intérieur	44
	Regional Overview			Aperçu régional	7.7
3.3	Canada - U.S. For-hire Trucking Activity	77	3.3	Camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États Unis	77
	Foreign Trade	77		Commerce international	77
	Transborder Trucking Activity	78		Mouvements transfrontaliers de camionnage	78
	From Canada to the United States	79		Trafic du Canada aux États-Unis	79
	From the United States to Canada	81		Trafic des États-Unis vers le Canada	81
3.4	Focus on General Freight Carriers'		3.4	Profil des transporteurs de marchandises	
	Activity	89		générales	89
	Domestic Activity	89		Trafic intérieur	89
	Transborder Activity	91		Trafic transfrontalier	91

Table of Contents - Concluded Trucking in Canada

Table des matières - fin Le camionnage au Canada

		Page		Page
Cha	pter 4		Chapitre 4	
	ual Motor Carriers of Freight Survey - evel III - Operating Statistics, 1993	93	Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises - Niveau III - Données d'exploitation, 1993	93
Introduction Summary Results Section 1 - For-hire Carriers Section 2 - Owner Operators		93 94 94 96	Introduction Résumé des résultats Partie 1 - Transporteurs pour compte d'autrui Partie 2 - Chauffeurs contractants	93 94 94 96
Cha	pter 5		Chapitre 5	
Spe	cial Study	111	Étude spéciale	111
	suring Capacity Utilization in the Trucking dustry	111	Comment mesurer l'utilisation de la capacité dans le secteur du camionnage	111
Cha	pter 6		Chapitre 6	
Surv	vey Methodology and Data Quality	119	Méthodologie d'enquête et qualité des données	119
6.1 6.2	Introduction Annual Motor Carriers of Freight (AMCF)	119	6.1 Introduction 6.2 Enquête annuelle sur les transporteurs routiers	119
6.3	Survey (Chapter 2 and 4) Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin Destination) Survey (Chapter 3)	120 123	de marchandises (EATRM) (chapitre 2 et 4) 6.3 Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des	120
6.4	Data Quality	. 127	marchandises) - (chapitre 3) 6.4 Qualité des données	123 127
Glos	ssary	133	Glossaire	133

Highlights

Faits saillants

For-Hire Trucking: Annual Industry Statistics, 1993

Canada-based Carriers Earning \$1 Million or More in Revenues

- The operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) was .97 in 1993, an improvement from the 1992 operating ratio of .98.
- The profit margin (net operating income as a proportion of total operating revenues) for 1993 was 3.2%, up from 2.4% in 1992.
- The assets of for-hire carriers rose from \$4.3 billion in 1992 to \$4.5 billion in 1993, an increase of 5.3%.
- In 1993, Canada-based for-hire motor carriers generated revenues of \$2.1 billion from international movements, up 27% from 1992.

Canada-based Carriers Earning Less than \$1 Million in Revenues

- The estimated number of firms with revenues less than \$1 million in 1993 reached 45,106; of which 7,538 were small for-hire carriers ad 37,568 owner operators. This represents respectively a 26% increase in the estimated number of small for-hire firms and a decrease of -0.2% for owner operators from 1992.
- The total estimated operating revenues amounted to \$1.9 billion for small for-hire carriers (+21% over 1992). The estimated operating revenues for owner operators reached \$4.7 billion, an increase of 4% from 1992.

For-hire Trucking: Commodity Origin and Destination Statistics, 1993

Canada-based Carriers with Annual Intercity Revenues of \$1 Million or More

- The tonnage hauled distances greater than 24 kilometres reached 173.4 million tonnes in 1993, almost returning to the level recorded in 1990 when 174.2 million tonnes were hauled.
- Tonne-kilometres reached a four-year high at 84.6 billion.

Camionnage pour compte d'autrui: Structure de l'industrie, 1993

Transporteurs routiers domiciliés au Canada ayant des recettes de plus de 1 million de dollars

- Le ratio d'exploitation (dépenses d'exploitation divisées par recettes d'exploitation) s'est chiffre à 0,97 en 1993, en hausse par rapport à 1992 (0,98).
- La marge bénéficiare (proportion des recettes d'exploitation totales que représente le bénéfice d'exploitation net) s'est établie à 3,2% en 1993, en hausse par rapport à 1992 (2,4%).
- Les actifs des transporteurs pour compte d'autrui sont passées de 4,3 milliards \$ en 1992 à 4,5 milliards \$ en 1993, soit un accroissement de 5,3%.
- En 1993, les transporteurs routiers pour compte d'autrui ont cumulé des recettes de 2,1 milliard \$ provenant des mouvements transfrontaliers, en hausse de 27% par rapport à 1992.

Transporteurs routiers domiciliés au Canada ayant des recettes de moins de 1 million de dollars

- Le nombre estimatif d'entreprises ayant des recettes de moins d'un million \$ en 1993 a été établi à 45,106 soit 7,538 petits transporteurs pour compte d'autrui et 37,568 chauffeurs contractants. Ceci représente une hausse de près de 26% du nombre de petits transporteurs pour compte d'autrui et une baisse de -0.2% de chauffeurs contractants par rapport à 1992.
- Les recettes estimatives totales ont atteint 1,9 milliard \$ pour les petits transporteurs pour compte d'autrui, (+21% par rapport à 1992). Les recettes d'exploitation pour les chauffeurs contractants ont atteint 4,7 milliards \$, en hausse de 4% par rapport à l'année précédente.

Camionnage pour compte d'autrui : Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 1993

Transporteurs routiers domiciliées au Canada avec des recettes annuelles de \$ 1 million or plus des mouvements interurbain

- Les marchandises acheminées sur des distances supérieures à 24 kilomètres ont atteint 173,4 millions de tonnes en 1993, soit presque le niveau enregistré en 1990 (174,2 millions de tonnes).
- En 1993, le nombre de tonnes-kilomètres (84,6 milliards) a atteint un sommet inégalé en quatre ans.

- Trucking companies also earned more revenues in 1993 than in each of the previous three years. The revenues earned for intercity haulage reached \$7.6 billion, up 12% from 1992.
- Almost 28 million shipments were moved by truck in 1993, virtually no change from 1992 but down from almost 30 million in 1990.

Domestic Trucking Activity

- After a three year decline, domestic activity increased and almost returned to the pre-recession level. The volume of tonnage hauled across the nation reached 140 million tonnes, up 14% compared to 1992 and nearing the 1990 volume of 149 million tonnes.
- The proportion of revenues earned from domestic traffic has been declining steadily over the past three years.
- The number of shipments dropped marginally from 1992.

Transborder Trucking Activity

- With the increase in trade between Canada and the U.S. in recent years, transborder trucking has become the fastest growing segment in the Canadian trucking industry.
- The transport of road motor vehicles, parts and accessories was the largest single commodity type moved in either direction across the Canada-U.S. border by Canada-based carriers.

- Les recettes au titre du transport interurbain de marchandises se sont chiffrées à 7,6 milliards de dollars, en progression de 12 % comparativement à 1992.
- Presque 28 millions d'expéditions ont été effectuées par camion en 1993, soit un niveau quasi inchangé par rapport à 1992 et un recul comparativement au niveau de presque 30 millions d'expéditions en 1990.

Trafic intérieur

- Après trois années de recul, le trafic intérieur s'est amélioré et a presque atteint les niveaux antérieurs à la récession. Le volume des marchandises transportées au Canada s'est chiffré à 140 millions de tonnes, soit une hausse de 14 % par rapport à 1992 et presque l'équivalent du niveau enregistré en 1990 (149 millions de tonnes).
- La proportion des recettes au titre du transport intérieur a constamment diminué au cours des trois dernières années.
- Le nombre d'expéditions a accusé une baisse légère par rapport à 1992.

Trafic transfrontalier

- Vu l'intensification des échanges entre le Canada et les États-Unis depuis quelques années, le transport transfrontalier est devenu le segment de l'industrie du camionnage dont l'essor a été le plus rapide.
- Les véhicules automobiles routiers, les pièces et les accessoires ont été le principal type de marchandises transportées par les entreprises de camionnage canadiennes entre les frontières canado-américaines.

Chapter 1 General Overview

Chapitre 1 Aperçu général

Trucking is a part of the life of every Canadian. Most of what we come in contact with, from the clothes we wear to the food we eat, travels by truck over some part of its production/consumption cycle. Due to Canada's economic, geographic, and demographic make-up, transportation plays a greater role in the Canadian economy than it does in most other countries. And due to the flexibility of trucks, trucking is often the easiest way to transport many types of goods around Canada quickly and efficiently.

Many Canadians are heavily dependent on trucks for their economic livelihood. Directly, truck drivers, mechanics, office staff, and other truck company employees earn their wages from truck cargo movements. In addition, those who manufacture and sell the trucks are dependent on the trucking industry for their income. More indirectly, the manufacturing, wholesale, retail, and international trade industries use trucks as a major mode of transport for moving goods, and consequently the income of employees in those industries is highly correlated with the health of the trucking industry. Finally, since most goods that need to be moved from one place to another must rely on trucking for at least one leg of their voyage, the efficiency and viability of the trucking industry has an impact on the economic welfare of most of the Canadian labour force.

The Economy

The gross domestic product increased approximately 3% in 1993, improving on last's year growth of only 1%. Transportation services adapted to this increased demand for goods and services to yield a positive 1993 for trucking firms.

According to the National Transportation Agency of Canada, trucking firms offered expanded and more flexible service to face intense competition from U.S. carriers, rail companies, private carriers and between out-of-province truckers. Many trucking firms took advantage of the developing north-south movement to increase their customer base, as applications to carry goods in the United States continued to grow by 17% over the last year. Better service continued to be provided by use of owner-operators, enhanced equipment and tracking technologies which contributed to a more efficient system of service delivery. Bankruptcies for trucking firms decreased 22% from 1992.

Source: Annual Review, 1993, National Transportation Agency of Canada.

Le camionnage touche la vie de tous les canadiens. Presque tout ce qui nous entoure, qu'il s'agisse des vêtements que nous portons ou des aliments que nous mangeons, est transporté par camions au cours d'une étape donnée du cycle de production et de consommation. Vu la structure économique, géographique et démographique du Canada, le secteur des transports joue un rôle plus prépondérant dans l'économie canadienne que dans celle de la plupart des autres pays. Le camionnage étant un moyen de transports souple, il est souvent le moyen le plus facile de transporter des marchandises rapidement et efficacement à l'échelle du Canada.

Le gagne-pain de nombreux canadiens repose sur le camionnage. Le salaire des chauffeurs de camions, des mécaniciens, du personnel d'administration et des autres employés des entreprises de camionnage provient directement du transport de marchandises par camions. De plus, ceux qui fabriquent et vendent les camions tirent leurs revenus du secteur du camionnage. De façon moins directe, les entreprises de fabrication, de ventes de gros et de détail, et de commerce international se servent des camions comme l'un des principaux modes de transport des marchandises. Aussi la rémunération des employés de ces entreprises est-elle étroitement liée à la santé du secteur du camionnage. Enfin, une partie du voyage de la plupart des marchandises expédiées d'une région à l'autre se fait nécessairement par camions. Le secteur du camionnage, selon son rendement et sa profitabilité, influe donc sur le bienêtre économique de la majorité de la population active au Canada.

La situation économique

Le produit intérieur brut a augmenté de 3 % environ en 1993, contre seulement 1 % l'année précédente. Les services de transport se sont adaptés à l'accroissement de la demande de biens et de services, et l'année 1993 a été favorable aux entreprises de camionnage.

Selon l'Office national des transports du Canada, les entreprises de camionnage ont offert des services accrus et plus souples pour faire face à la forte concurrence des transporteurs américains, des sociétés ferroviaires, des transporteurs privés et entre les entreprises de camionnage extraprovinciales. En 1993, de nombreuses entreprises de camionnage ont tiré profit de l'essor des mouvements nord-sud pour élargir leur clientèle. Les demandes des transporteurs désireux d'assurer le transport de marchandises aux États-Unis ont continué d'augmenter (17 %) par rapport à 1992. La qualité du service a continué de s'améliorer grâce au recours aux chauffeurs contractants ainsi qu'à l'utilisation d'un matériel perfectionné et de technologies de suivi qui ont contribué à accroître l'efficacité du service. Les faillites d'entreprises de camionnage ont diminué de 22 % par rapport à 1992.

Source: Examen annuel, 1993, Office national des transports du Canada.

Figure 1.1 Statistical Coverage of Canadian Trucking Ir	Figure 1.1	Industries Couverture statistique de l'	
	gure 1.1	atistical Coverage of Canadian Trucking I)

Enquête Nom Annual Motor Carriers of Freight Survey Couractivy For-Hir Tucking Survey Commodity origin/destination Financial + operating statistics Couractivy For-Hir Tucking Survey Commodity origin/destination Financial + operating statistics Couractivy For-Hir Tucking Survey Commodity origin/destination Financial + operating statistics Couractivy For-Hir Tucking Survey Commodity origin/destination Financial + operating statistics Commodity origin/destination Commodity origin/destination Financial + operating statistics Connected by surveys Not covered by surveys Not inclus dans less enquêtes Not inclus dans less enquêtes						
Name Enquête	Carrier type	Survey		Coverage		ď.
Intege by Data Norm Services Norm Services Norm Carriers of Freight Survey Commodity origin/destination Services (Freight Forwarders Intersections or Freight Survey Commodity origin/destination Services (Freight Survey) (Freight Surveys Commodity Origin/destination Services (Freight Surveys Commodity Origin/destination Services (Freight Surveys Commodity Services (Freight Surveys Commodity Services (Freight Services (Freight Surveys Commodity Services (Freight Surveys Commodity Services (Freight Services (Fre	Type de transporteurs	Enquête		Couverture		Chapter
Nom	Annual Operating Revenue/Expenses	Name	Type of Data	Census/Sample	Reference Period	Voir le Chapitre
Annual Motor Carriers of Freight Survey Enquéte annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises d'appliquion Quartept/ for-Hire Trucking Survey Commodity origin/destination Enquéte annuelle sur les commodity origin/destination Enquéte annuelle sur les produits Annual Motor Carriers of Freight Survey Francières + dechantillon + données administratives Not covered by surveys Not nouvered by surveys Not novered by surve	Recettes/Dépenses annuelles d'exploitation	Nom	Genre de données	Recensement/ échantillonage	Période visée	
Annual Motor Carriers of Freight Survey financial + operating statistics fransporteurs routiers de marchandises données financières + recensement compodity origin/destination des fransporteurs routiers de marchandises ransporteurs routiers de marchandises financières + dechantillon des fransporteurs routiers de marchandises Not covered by surveys Non inclus dans les enquêtes Non inclus dans les enquêtes (acts) Annual Motor Carriers of Freight Survey données financières + dechantillon + données administrative données dans les enquêtes (acts) Annual Motor Carriers de marchandises (acts) Acts dechantillon + données administratives (acts) Annual Motor Carriers de marchandises (acts) Acts dechantillon + données administratives (acts) Annual Motor Carriers de marchandises (acts) Acts dechantillon + données administratives (acts) Acts dechantillon + données administratives (acts) A	For-hire Carriers (revenues) Transporteurs pour compte d'autrul (recettes)					
Cuarterly For-Hire Trucking Survey commodity origin/destination des transproteurs zur les transporteurs pour compte d'autrui produits annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (inancières + dans les enquêtes annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (inancières + dans les enquêtes annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (inancières + dans les enquêtes annuelle sur les données financières + dans les enquêtes Not covered by surveys Non inclus dans les enquêtes Less Le	\$1 million or more 1 million \$ ou plus	Annual Motor Carriers of Freight Survey Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises	financial + operating statistics données financières + d'exploitation	census	1993	O
Annual Motor Carriers of Freight Survey financial + operating statistics sample + administrative domées financières + data transporteurs routiers de marchandises d'exploitation Not covered by surveys		Quarterly For-Hire Trucking Survey Enquête trimestrielle sur les transporteurs pour compte d'autrui	commodity origin/destination origine/destination des produits	sample échantillon	1993	က
Not covered by surveys Not covered by surveys Not covered by surveys Non inclus dans les enquêtes	>=\$25,000;<\$1 million	Annual Motor Carriers of Freight Survey Enquête annuelle sur les transporteurs routlers de marchandises	financial + operating statistics données financières + d'exploitation	sample + administrative data¹ échantillon + données administratives	1993	4
Not covered by surveys Non inclus dans les enquêtes	<\$25,000	Not covered by surveys Non inclus dans les enquêtes		· ·	:	:
Owner Operators (revenues) Shauffeurs	Couriers, Freight Forwarders Services de messageries, es transitaires et services	Not covered by surveys Non inclus dans les enquêtes	÷	:	:	:
	Owner Operators (revenues) Chauffeurs					

contractants (recettes)	- >=\$25,000; <\$1 million Annua Enquê transp	<\$25,000 Not no	Private Carriers (expenses) Transporteurs pour compte propre (dépenses)	\$1 million or more Enquê 1 million \$ ou plus transp	<\$1 million Not co
	Annual Motor Carriers of Freight Survey Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises	Not covered by surveys Non inclus dans les enquêtes		Annual Motor Carriers of Freight Survey Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises	Not covered by surveys Non inclus dans les enquêtes
	financial + operating statistics données financières + d'exploitation			financial + operating statistics données financières + d'exploitation	:
	sample + administrative data' échantillon + données administratives			census	:
	1993	:		1993	:
	4	:		ev .	:

Operating statistics obtained from the survey, financial statistics from administrative data. - Données recueillies par l'enquête et les données financières tirées de dossier administratifs. Not covered in this publication; data avaitable on request. - Ne paraissent pas dans cette publication; les données sont disponibles sur demande.

Transportation is an important sector in the economy, accounting for a substantial percentage of total national income and employment. In addition, most of the other sectors in the economy (e.g. manufacturing, wholesale trade, retail trade, natural resources) need an efficient and cost-effective transportation system to be competitive.

Trucking and Transportation

The Trucking industry can by divided into two major components, For-hire and Private Carriers. For-hire trucking includes carriers principally engaged in the transportation of freight for compensation. Private is defined as the operation of a fleet by a company not principally involved in trucking. Both the for-hire trucking industry and private carriers may hire owner operators.

Trucking in Canada, 1993, will report the results for the For-hire Trucking industry as well as owner-operators. Private trucking statistics are compiled and are available on request. Figure 1.1 gives an overview of the statistical coverage of the Canadian trucking industries.

Le secteur des transports représente un secteur très important de l'économie, ainsi qu'un pourcentage considérable de l'ensemble des revenus et des emplois au niveau national. De plus, la survie de la plupart des autres secteurs d'activité (par ex. fabrication, ventes de gros, ventes de détail, richesses naturelles) repose sur un système de transport efficient afin dedemeurer compétitif.

Le camionnage et les transports

Le secteur du camionnage, comporte deux principales composantes: le camionnage pour compte d'autrui et le camionnage pour compte propre. Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont comme activité principale le transport de marchandises contre rémunération. Une entreprise de camionnage pour compte propre est une entreprise qui exploite un parc de camions mais dont l'activité n'est pas principalement liée au camionnage. Les deux types d'entreprises pour compte d'autrui et pour compte propre emploient des chauffeurscontractants.

Le Camionnage au Canada, 1993 présente les données des entreprises de camionnage pour compte d'autrui et pour les chauffeurs contractants. Les données des entreprises de camionnage pour compte propre sont rassemblées et la diffusion est faite sur demande. La figure 1.1 donne un aperçu statistique de l'industrie canadienne du camionnage.

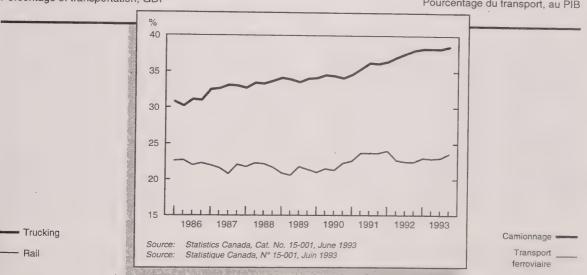
Figure 1.2

Trucking's Role in Transportation

Percentage of transportation, GDP

Figure 1.2

Rôle du transport par camion Pourcentage du transport, au PIB



For-hire Trucking's Contribution to GDP

The share of for-hire trucking in the value of GDP applicable to transportation, continues to grow even though the contribution of transportation in the economy continues to decline. The net contribution of trucking, as a percentage of the whole transportation sector, has increased from 31% in the first quarter of 1986 to 38% in the fourth quarter of 1993 (Gross Domestic Product,

La contribution du camionnage pour compte d'autrui au PIB

La part du transport par camions dans la valeur du PIB limitée au secteur des transports continue de s'accroître tandis que l'apport du secteur des transports à l'économie ne cesse de diminuer. Le produit net du camionnage, en pourcentage de l'ensemble du secteur des transports, a progressé pour passer de 31% au premier trimestre de 1986 à 38% au quatrième trimestre de 1993 (PIB, Statistique Canada, Juin 1993).

Figure 1.3

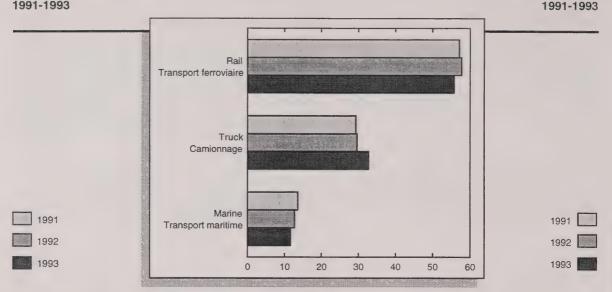
Statistics Canada, June 1993). Its main competitor, rail transport, however, remained relatively stable. (Figure 1.2).

Cependant, le produit des sociétés ferroviaires, son principal adversaire, est demeuré relativement stable (figure 1.2).

Figure 1.3

Domestic Tonnes Transported, 1991-1993

Tonnage intérieur transporté,



Trucking Activity

In 1993, for-hire carriers (those with annual intercity revenues of \$1 million or more) carried a total of 23.7 million domestic shipments, in total weighing 140 million tonnes, for a total of 52.0 billion tonne kilometres (Commodity Origin and Destination Survey, 1993). Figure 1.3 shows the relative shares of domestic tonnage moved by the three major modes. It must be noted, however, that the total activity of the trucking sector is not reflected in these numbers. Specifically, these numbers do not include tonnage carried by private truckers or smaller for-hire carriers. In addition, the marine tonnage figures include all domestic marine activity, while the rail and truck figures only include Canada-based carriers. Therefore, the marine tonnage figures are slightly overestimated with respect to the rail and trucking figures.

Trucking Employment

The trucking industry employs the greater share of all people working in the transportation modes. Of the 358,000 full-time employees in transportation in 1993 exclusive of private carriers, 44% were employed in the trucking industry, inclusive of all owner operators (Figure 1.4). Total employment in the for-hire trucking industry has reached an estimated 96,531 persons, drivers and helpers representing 59.5% of the total for-hire employment (Annual For-hire Motor Carriers of Freight Survey, 1993). Other employees were equipment maintenance and garage employees, terminal and

Activités du camionnage

En 1993, les transporteurs pour compte d'autrui (transporteurs interubains ayant des recettes annuelles de plus d'un million \$) ont enregistré au total 23.7 millions d'expéditions intérieures dont le tonnage total s'est chiffré à 140 millions de tonnes, pour un nombre total de 52,0 milliards de tonneskilomètres. La figure 1.3 présente la part relative du tonnage intérieur transporté par les trois principaux modes. À noter cependant que ces chiffres ne traduisent pas l'ensemble de l'activité du secteur du camionnage. Plus particulièrement, ils ne comprennent pas les entreprises de camionnage pour compte propre, ni les plus petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui. En outre, les chiffres sur le tonnage maritime comprennent l'ensemble de l'activité maritime intérieure, tandis que les chiffres sur le transport ferroviaire et le camionnage ne comprennent que les transporteurs établis au Canada. Par conséquent, il y a une légère surestimation des chiffres du tonnage maritime par rapport aux chiffres du transport ferroviaire et du camionnage.

L'emploi dans le secteur du camionnage

Le secteur du camionnage emploie la part la plus grande de toutes les personnes travaillant dans les autres modes de transport. En 1993, sur les 358 000 emplois à temps plein reliés aux transports excluant les transporteurs pour compte propre, 44 % provenaient du secteur du camionnage, incluant tous les chauffeurs contractants (figure 1.4). Le secteur du camionnage pour compte d'autrui emploie environ 96 531 personnes. Les conducteurs et les aides représentent 59,5 % de tous les emplois du camionnage pour compte d'autrui. Les autres sont des employés de l'entretien du matériel et du garage, des employés de terminus et de plate-forme, des employés des ventes, de la

Figure 1.4

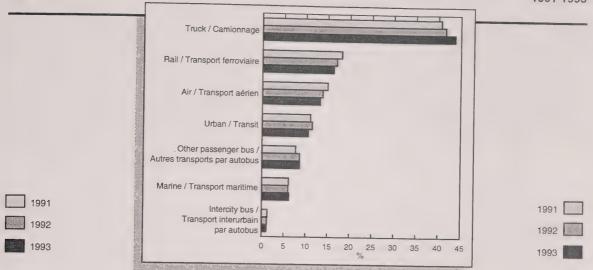
platform employees, sales, advertising, administrative, and other general employees.

publicité et de l'administration et des employés des services généraux.

Figure 1.4

Employment by Mode of Transport, 1991-1993

Effectif selon le mode de transport, 1991-1993



Employment Data Sources

These data are derived from carrier sources. Employment data are expressed in full-time equivalents. In the case of marine, the category "Government" is included in the data. Private carriers are excluded from marine, as is the case of trucking.

In terms of average remuneration by sector, it must be noted that for air transport, benefits such as unemployment insurance, pension funds, etc are not included. The value of these benefits is generally estimated at 15% to 20% of wages. The average remuneration in trucking is based on for-hire motor carriers earning annual revenues greater than \$1 million.

For the same year, the average compensation for an employee in trucking was \$39,070, compared to \$47,083 in rail, \$46,587 in marine, \$41,559 in aviation, and \$52,314 in urban transit.

Canada - United States Trade

The United States is Canada's largest trading partner. In 1993, 81% of Canada's total exports in terms of value went to the United States, while more than 67% of Canada's total imports came from the United States. Canada relies heavily on this external trade, more than most other countries. Moving goods quickly, efficiently

Source des données sur l'emploi

Ces chiffres proviennent des transporteurs eux-mêmes. Les données sur l'emploi sont exprimées en équivalents à temps plein. Dans le cas du transport maritime, la catégorie «gouvernement» est incluse. Les employés pour compte propre y sont exclus tout comme dans le cas du transport par camionnage.

En ce qui a trait à la rémunération moyenne par secteur, on doit noter que pour le secteur du transport aérien les revenus supplémentaires du travail tels que l'assurance-chômage, les régimes de retraite etc. ne sont pas inclus. À titre indicatif, la valeur de ces avantages sociaux est généralement estimée entre 15 % et 20 % du salaire. La rémunération moyenne dans le cas du camionnage provient des transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles de plus d'un million \$.

Pour la même année, la rémunération moyenne d'un employé du secteur du camionnage était de 39 070 \$, par rapport à 47 083 \$ pour le transport ferroviaire, 46 587 \$ pour le transport maritime, 41 559 \$ pour le transport aérien et 52 314 \$ pour le transport urbain

Le commerce entre le Canada et les États-Unis

Les États-Unis sont le premier partenaire commercial du Canada. Ainsi 1993, 81 % des exportations du Canada pour ce qui est de la valeur, étaient acheminées vers les États-Unis, tandis que plus de 67 % des importations au Canada provenaient des États-Unis. Le Canada dépend grandement de ce commerce extérieur, plus que la plupart des autres pays. Du point de vue

and inexpensively is of great importance to the economic health of the country. The mode of transport chosen to move a product between Canada and the United States can have great effects on the timeliness of delivery and the final cost of the end product.

In terms of value, the majority of trade with the United States moves between the two countries by truck, based on international trade data. Over 80% of Canada's imports and 57% of Canada's exports, by value, crossed the border by truck in 1993. This cannot be interpreted to reflect the volume of trade that moves between Canada and the United States, nor can we derive from these numbers the nationality of the carrier. In fact, in terms of tonnage, in 1993, rail carriers operating in Canada moved approximately twice as much freight across the Canada-US border as Canada-based for-hire trucking carriers. Rail freight consisted mainly of bulk commodities. However, the trade statistics include private carrier figures, and both Canada-and American-based carriers.

Trucking in Canada, 1993

This publication, **Trucking in Canada**, presents comprehensive statistics and analyses of the Canadabased for-hire trucking industry in 1993. Each chapter of the publication will present results from different trucking surveys conducted by the Transportation Division of Statistics Canada.

Chapter 2 will describe results of the Annual Motor Carriers of Freight Survey (AMCF) for 1993, for only those carriers with annual operating revenues of greater than \$1 million (see Chapter 4 for for-hire carriers less than \$1 million). The chapter outlines the Industry Structure by presenting comprehensive financial data on the size, structure, and economic performance of the larger segment of the trucking industry. It describes such variables as the number of operators, the operating revenues and expenses, profitability, operating ratios, fleet size, use of owner operators, and employment. In addition, certain industry activity statistics are reported, such as total distance travelled, type of transportation activities, and area of operation.

Chapter 3 reports statistics on the domestic industry activity. Industry activity statistics are those which describe the output of the industry in terms of commodity movements. Chapter 3 is based on the 1993 For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey and includes such variables as revenue, tonnes, kilometres, and number of shipments for specific commodities, and specific origin/destination pairs in Canada. Results from this survey are also used to describe trucking between Canada and the United States for Canada-based carriers.

Chapter 4 gives the results of the 1993 Annual Motor Carriers of Freight Survey which is a survey of for-hire carriers earning between \$25,000 and \$1 million in 1993. The presentation is similar to chapter 2 and complements that group of carriers earning over \$1 million. Owner operators' data are also described in detail in this chapter.

économique, un pays doit pouvoir compter sur un système de transport rapide, efficace et peu coûteux. Le mode de transport choisi pour transporter les marchandises entre le Canada et les États-Unis peut influer grandement sur les délais de livraison et le coût ultime du produit final.

La majorité des marchandises échangées, selon la valeur, entre le Canada et les États-Unis sont transportées par camions: ceci est basé sur les données du commerce international. Ainsi en 1993, selon la valeur, 80 % des importations du Canada et plus de 57 % des exportations canadiennes traversaient la frontière par camion. Ces chiffres ne traduisent pas le volume de marchandises transportées entre le Canada et les États-Unis et ne permettent pas de déterminer le pays de contrôle du transporteur. En fait pour la même année, 1993, les transporteurs ferroviaires opérant au Canada transportaient environ deux fois plus de marchandises (selon le poids) sur la frontière canadoaméricaine que les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada. Ces marchandises ferroviaires se composaient principalement de marchandises en vrac de peu de valeur. Cependant, les statistiques sur le commerce englobent celles des transporteurs pour compte propre et les transporteurs domiciliés tant au Canada qu'aux États-Unis.

Le camionnage au Canada, 1993

La publication Le Camionnage au Canada présente des statistiques détaillées et des analyses sur le secteur du camionnage pour les transporteurs routiers compte d'autrui domicilies au Canada pour 1993. Dans chaque chapitre, on y présente les résultats des enquêtes sur le camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada.

Le Chapitre 2 contient les résultats de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM) pour 1993 seulement pour les transporteurs ayant des recettes d'exploitation supérieures à 1 million \$ (voir le chapitre 4 pour les transporteurs routiers pour compte d'autrui avec moins de 1 million \$). Ce chapitre décrit la structure du secteur en présentant des données financières selon la taille, la structure et le rendement de ce segment important de l'industrie du camionnage. On y présente des variables comme le nombre d'entreprises, les recettes et les dépenses d'exploitation, les profits, les ratios d'exploitation, la taille du parc, le recours aux chauffeurs contractants et l'effectif. De plus, on fournit certaines statistiques liées aux activités comme la distance totale parcourue, le type de activités de transport et la région d'activité.

Le Chapitre 3 présente des statistiques sur l'activité de l'industrie. Ces statistiques décrivent le rendement du secteur au niveau des mouvements de marchandises. On se sert sur l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) de 1993 pour fournir des variables telles que les recettes, le tonnage, le nombre de kilomètres, le nombre d'expéditions pour des marchandises choisies et certains corridors de villes d'origine et de destination des marchandises au Canada. Les résultants servent à décrire les mouvements entre le Canada et les États-Unis, des transporteurs établis au Canada.

Le Chapitre 4 porte sur l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises. Celle-ci consiste en une enquête menée auprès d'un échantillon de transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes entre 25 000 \$ et 1 million \$ en 1993. Le format est similaire à celui du chapitre 2, et le contenu complète le groupe des transporteurs gagnant plus de 1 million \$. Les données sur les chauffeurs contractants y sont aussi décrites en détail dans ce chapitre.

Chapter 5 presents a special study on capacity utilization in the for-hire trucking industry.

A description of the Methods, Data Quality and Limitations used in each for-hire trucking survey is presented in Chapter 6, which is followed by a Glossary of terms used in this publication.

Le Chapitre 5 presénte une étude sur le degré d'utilisation de la capacité en transport pour les entreprises de camionnage pour compte d'autrui.

La description des méthodes, de la qualité et des limites des données pour chacune des enquêtes sur le camionnage pour compte d'autrui se trouve au Chapitre 6, qui est suivi d'un Glossaire des termes employés dans cette publication.



Chapter 2

Motor Carriers of Freight Survey. Financial and Operating Statistics, 1993

Chapitre 2

Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises. Données financières et d'exploitation, 1993

Introduction

This chapter provides statistical information relating to the size and composition of the for-hire trucking industry for those carriers earning operating revenues of \$1 million in 1993. These statistics are produced annually from data collected on Canada-based for-hire motor carriers of freight that earned operating revenues of \$1 million or more in 1993. These carriers accounted for 75% of operating revenues of the for-hire trucking industry, while accounting for only 21% of motor carriers.

For a detailed description of the Motor Carriers of Freight Survey, its data quality and limitations, please refer to Chapter 6 of this publication.

For the first time in 1993, the Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) survey used a shorter questionnaire to collect the data from the larger carriers (Level I) to reduce the response burden on the trucking companies. Both Level I and Level II carriers have reported through the same questionnaire. It also used administrative data sources combined with computer-assisted telephone interviews for Level III (small for-hire) motor carriers and owner-operators (see Chapter 4). Finally, Level IV (private) carriers received a questionnaire using the mail-out mailback methodology.

The carriers have been classified into four groups, based on operating revenues or expenses:

Level I for-hire carriers Revenues of \$5 million and more; Level II for-hire carriers

Revenues of \$1 million to \$5 million:

Level III for-hire carriers and owner operators Revenues of \$25 thousand to \$1 million:

Level IV private carriers Expenses over \$1 million.

In 1993, 368 Level 1 carriers accounted for the largest proportion of the operating revenues at 59%, while representing 4%. A total of 1,212 Level II carriers accounted for 24% of operating revenues and represented 13%. Level III carriers accounted for 17% of operating revenues and represented 83% or 7,538 carriers.

Introduction

Cette section présente des renseignements statistiques sur la taille et la structure du secteur du camionnage pour compte d'autrui au Canada. Ces statistiques sont produites annuellement à l'aide des données recueillies auprès des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui qui ont touché des recettes brutes d'exploitation d'au moins 1 million \$ en 1993. Ces transporteurs routiers ont réalisé 75 % des recettes d'exploitation pour l'ensemble du sectuer du camionnage pour compte d'autrui et ne représentent que 21 % des transporteurs.

Une description générale de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, y compris des renseignements sur la qualité et les limites des données se retrouve au chapitre 6, de la présente publication.

Pour la première fois en 1993, l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM) a été menée à l'aide d'un questionnaire abrégé qui a servi à la collecte de données auprès des grands transporteurs de niveau I afin de réduire le fardeau de la réponse des entreprises de camionnage. Les transporteurs routiers de niveau I et II ont rapporté à l'aide d'un même questionnaire. De plus, des données administratives et des interviews téléphoniques assistées par ordinateur ont été utilisées dans le cas des transporteurs routiers de niveau III (petits transporteurs pour compte d'autrui) et des chauffeurs contractants (voir le Chapitre 4). Enfin, les transporteurs de niveau IV (transporteurs pour compte propre) ont répond à l'aide d'un questionnaire à renvoyer par la poste.

Les transporteurs routiers ont été classifiés en quatre catégories distinctes selon les recettes ou les dépenses :

Transporteurs routiers pour compte d'autrui de niveau I : Recettes de 5 millions \$ et plus:

Transporteurs routiers pour compte d'autrui de niveau II : Recettes entre 1 et 5 millions \$;

Transporteurs routiers pour compte d'autrui de niveau III et chauffeurs contractants : Recettes entre 25 milles à 1 million \$:

Transporteurs routiers pour compte propre de niveau IV: Dépenses de plus de 1 million \$.

En 1993, les transporteurs de niveau I ont accumulé la plus grande part des recettes d'exploitation du camionnage pour compte d'autrui, soit 59 % et ne représentent que 4 % ou 368 transporteurs. Les transporteurs de niveau II ont déclaré 24 % des recettes d'exploitation et 13 % ou 1,212 transporteurs. Les transporteurs de niveau III ont produit 17 % des recettes d'exploitation mais représentent 83 % ou 7 538 transporteurs.

Please note that data on Level III (small for-hire) carriers and owner-operators are presented in Chapter 4 of this publication. Data on private carriers are available in the Service Bulletin (50-002) or available on request.

Summary of Findings

For-hire Motor Carriers of Freight with revenues over \$1 million:

- The operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) was 0.97 in 1993, an improvement from the 1992 operating ratio of 0.98.
- Operating revenues in 1993 amounted to \$9.2 billion, an increase of 7.9% from \$8.5 billion reported in 1992, while the average revenue earned per carrier was \$5.8 million, a decrease of less than one percent from 1992.
- Operating expenses totaled \$8.9 billion in 1993, an increase of 7.3% from the 1992 amount of \$8.3 billion.
 The average operating expense per carrier was \$5.6 million in 1993, down from \$5.7 million in 1992.
- The profit margin (net operating income as a proportion of total operating revenues) for 1993 was 3.2%, up from 2.4% in 1992. The assets of for-hire carriers rose from \$4.3 billion in 1992 to \$4.5 billion in 1993, an increase of 5.3%.
- General freight carriers earned 51% of the operating revenues in 1993. Truckload companies accounted for a larger component of the general freight revenue than less-than-truckload hauling, at 60% and 40%, respectively.
- In 1993, Canada-based for-hire motor carriers generated revenues of \$2.1 billion from international movements, up 27% from 1992.
- In 1993, the operating ratio for intra-provincial carriers was 0.95, while for extra-provincial carriers it was less favourable at 0.97.
- Employee salaries and wages accounted for 26% of all operating expenses, while payments to owneroperators accounted for 25%.
- The revenue equipment operated (straight trucks, road tractors, semi-trailers and other) increased by 4% from 139 thousand units in 1992 to 144 thousand units in 1993.

Les données de niveau III sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants sont présentées au chapitre 4. Les données sur les transporteurs pour compte propre sont publiées dans le bulletin de service (50-002) ou disponibles sur demande.

Résumé des résultats

Transporteurs routiers pour compte d'autrui (ayant des recettes de plus de 1 million \$):

- Le ratio d'exploitation (dépenses d'exploitation divisées par recettes d'exploitation) s'est chiffré à 0,97 en 1993, en hausse par rapport à 1992 (0,98).
- Les recettes d'exploitation des transporteurs routiers ont totalisé 9,2 milliards \$ en 1993, en haussé de 7,9 % de 8,5 millards \$ en 1992. Les recettes moyennes des transporteurs routiers ont atteint 5, 8 million \$, une baisse de moins d'un pourcent par rapport à 1992.
- Les dépenses d'exploitation ont totalisé 8,9 milliards \$ en 1993, soit une augmentation de 7,3 % par rapport aux dépenses de 8,3 milliards \$ engagées un an plus tôt. Les dépenses d'exploitation moyennes par transporteur ont atteint 5,6 millions \$ en 1993, comparativement à 5,7 millions \$ l'année précédente.
- La marge bénéficiaire (proportion des recettes d'exploitation totales que représente le bénéfice d'exploitation net) s'est établie à 3,2 % en 1993, en hausse par rapport à 1992 (2,4 %). Les actifs des transporteurs pour compte d'autrui sont passés de 4,3 milliards \$ en 1992 à 4,5 milliards \$ en 1993, soit un accroissement de 5,3 %.
- Les transporteurs de marchandises générales ont enregistré 51 % des recettes d'exploitation totales en 1993. La part des recettes au titre des marchandises générales déclarée par les transporteurs en charge complète a été supérieure à celle des transporteurs en charge partielle, soit 60 % et 40 % respectivement.
- En 1993, les transporteurs routiers pour compte d'autrui ont cumulé des recettes de 2,1 milliard \$ provenant des mouvements transfrontaliers, en hausse de 27 % par rapport à 1992.
- En 1993, le ratio d'exploitation pour les transporteurs intraprovinciaux se situait à 0,95, alors qu'il était moins favorable pour les transporteurs extraprovinciaux à 0,97.
- La rémunération des employés a compté pour 26 % des dépenses d'exploitation totales, alors que les paiements en faveur des chauffeurs contractants sont intervenus dans une proportion de 25 %.
- Le matériel productif en service (camions porteurs, tracteurs routiers, semi-remorques et autres véhicules) a augmenté de 4 %, passant de 139 000 à 144 000 véhicules entre 1992 et 1993.

Region of Domicile

Canada-based for-hire motor carriers of freight (those carriers earning over \$1 million) totaled 1,580 in 1993, an increase of 8.2% over 1992. The majority of these carriers were located in Ontario and Quebec representing 31.4% and 23.2%, respectively, of all carriers reporting in Canada. This is followed by the Prairie region with 21.7%, British Columbia with 15.5%, the Atlantic region with 7.6% and the Territories (Northwest Territories and Yukon) with 0.6% (see Table 2.2).

The originating revenue (based on the area where the shipment originates) of these for-hire motor carriers of freight increased throughout Canada and, in the United States by 21.5 % in 1993 from 1992 (Figure 2.1).

Région de domicile

Le nombre de transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui au Canada (dont les recettes excèdent 1 million \$) s'est chiffré à 1 580 en 1993, soit une augmentation de 8,2 % par rapport à 1992. Il y a une forte concentration des transporteurs dans les régions de l'Ontario et du Québec, ces deux régions ont dominé respectivement, soit 31,4 % et 23,2 % de tous les transporteurs au Canada. Le région des Prairies suit avec 21,7%, et la Colombie-Britannique 15,5 %; les régions de l'Atlantique (7,6 %) et les Territoires (Territorie du Nord-Ouest et le Yukon) 0,6 % des transporteurs (voir le tableau 2.2).

Les recettes selon l'origine (qui sont fondées sur la région d'où proviennent les marchandises) de ces transporteurs ont augmenté au Canada et aux États-Unis entre 1992 et 1993. Les transporteurs routiers de marchandises du Canada ont enregistré un accroissement de 21,5% de leur activité aux États-Unis (figure 2.1).

Figure 2.1

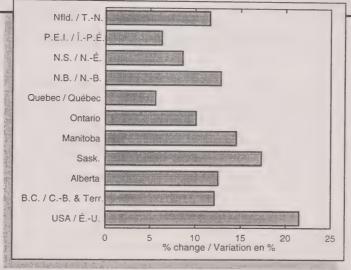
Carriers of Freight, 1992-1993

Increased Activity by Motor

Figure 2.1

Hausse de l'activité chez les transporteurs routiers de marchandises.

1992-1993



Operating Revenues

Operating revenues amounted to \$9.2 billion in 1993, an increase of 7.9% from \$8.5 billion in 1992. The average operating revenue earned per carrier was \$5.8 million in 1993, a decrease of less than one percent from 1992. Three regions (Atlantic, Ontario and Prairies) reported higher average operating revenues per carrier than the Canada average. Ontario reported the highest average operating revenue per carrier at \$7.0 million, followed by the Atlantic region at \$6.6 million per carrier and the Prairies region at \$6.7 million. Quebec as well as British Columbia and the Territories reported below the Canada average operating revenues per carrier at \$4.6 million and \$3.8 million, respectively.

Recettes d'exploitation

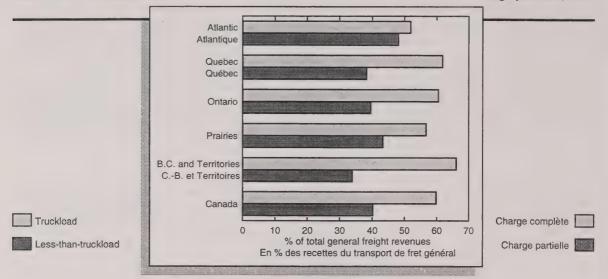
Les recettes d'exploitation ont atteint 9,2 milliards \$ en 1993, soit une progression de 7,9 % par rapport aux 8,5 milliards \$ enregistrés un an plus tôt. Les recettes d'exploitation moyennes par transporteur se sont établies à 5,8 millions \$ en 1993, soit un recul de moins de un pour cent par rapport à 1992. Trois régions au Canada, (l'Ontario, l'Atlantique, les Prairies) ont enregistré des recettes et des dépenses d'exploitation supérieures à la moyenne canadienne. Les recettes moyennes en Ontario s' élevaient à 7,0 millions \$ par transporteur, suivi de l'Atlantique 6,6 millions \$ et des Prairies, soit 6,7 millions \$. Les recettes moyennes au Québec, en Colombie-Britannique et les Territoires se situaient en deça de la moyenne nationale, soit 4.6 millions \$ et 3,8 millions \$, respectivement.

Figure 2.2

Figure 2.2

General Freight Transportation Revenue by Truckload and Less-Than-Truckload, 1993

Recettes du transport de fret général en charge complète et en charge partielle, 1993



For-Hire Motor Carriers By Type of Service

General freight carriers earned 51%, or \$4.7 billion, of the total operating revenues of for-hire motor carriers of freight earning over \$1 million in 1993. Truckload companies accounted for a larger component of this general freight revenue than less-than-truckload, at 60% and 40%, respectively. Truckload hauling increased by 5% in 1993 from 1992, while less-than-truckload decreased 5% (Figure 2.2).

Carriers of bulk freight (liquid and drv), household goods and forest products accounted for 22%, or \$905 million, of operating revenues. Carriers involved in other types of service accounted for the remaining 27%, or \$2 billion, in operating revenue (see Table 2.4).

Operating Expenses

Operating expenses totaled \$8.9 billion in 1993, an increase of 7.3% from the 1992 amount of \$8.3 billion. The average operating expense per carrier was \$5.6 million in 1993, down from \$5.7 million in 1992.

Transportation expenses (salaries and wages, excluding benefits, owner operator expenses, fuel, purchased transportation, equipment depreciation and vehicle lease or rent) accounted for the largest proportion of total operating expenses at 61% in 1993. Transportation expenses were mainly comprised of owner-operator expenses (\$2 billion); salaries and wages of highway and

Transporteurs routiers selon le genre de service

Le transport des marchandises générales dominait largement les autres genres de service avec 51 % du total des recettes d'exploitation soit 4,7 milliards \$ par les transporteurs routiers de marchandises en 1993. La part des recettes au titre des marchandises générales déclarée par les transporteurs en charge complète a été supérieure à celle des transporteurs en charge partielle, soit 60 % et 40 % respectivement. Le transport de marchandises en charge complète s'est accru de 5 % entre 1992 et 1993, alors que le transport de marchandises en charge partielle a accusé un recul de 5 % (figure 2.2).

Les transporteurs des produits liquides et secs en vrac, des articles ménagers et des produits forestiers représentaient 22 % ou 905 million \$. Les camionneurs qui transportaient des autres marchandises ont déclaré 27 % des recettes totales d'exploitation soit 2 milliards \$ (voir le tableau 2.4).

Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à 8,9 milliards \$ en 1993, soit une progression de 7,3 % par rapport aux 8,3 milliards \$ enregistrés l'année précédente. Les dépenses moyennes des transporteurs routiers se sont chiffrées 5,6 millions \$. En 1993, en baisse par rapport à 5,7 millions \$ en 1992.

Les dépenses d'exploitation (salaires et traitements, à l'exclusion des avantages sociaux, paiements aux chauffeurs contractants, carburant, achat de services de transport, amortissement et location de véhicules) représentaient toujours la plus grande portion des dépenses soit 61 % en 1993. Les composantes liées au frais de transport étaient principalement les éléments suivants : les dépenses au titre de chauffeurs local drivers and helpers (\$1.4 billion); fuel (\$762 million); equipment depreciation (\$438 million); purchased transportation (\$391 million); and vehicle lease or rent (\$233 million) (see Table 2.3).

Operating Ratio

The operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) was 0.97 in 1993, an improvement from the 1992 ratio of 0.98. The Atlantic and Ontario regions both showed more favourable operating ratios in 1993 than in 1992 (Figure 2.3). The Atlantic region posted an operating ratio of 0.96 in 1993, while in 1992 it was 0.98. Ontario's operating ratio was 0.97 in 1993 and in 1992, it was 0.99. Conversely, Quebec posted a less favourable operating ratio of 0.97 in 1993 than the 0.96 reported in 1992. An operating ratio of 1:00 represents an operating loss.

contractants (2 milliards \$); les traitements et les salaires des chauffeurs locaux et de longue distance et les aides (1,4 milliard \$); le carburant (762 millions \$); l'amortissement du matériel (438 millions \$); l'achat des services de transport (391 millions \$); et la location de véhicules (233 millions \$) (voir le tableau 2.3).

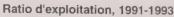
Ratio d'exploitation

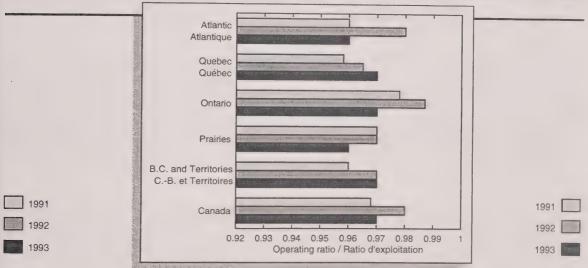
Le ratio d'exploitation (dépenses d'exploitation divisées par recettes d'exploitation) s'est chiffré à 0,97 en 1993, ce qui représente une amélioration par rapport à 1992 (0,98). Dans la région de l'Atlantique et en Ontario, les ratios d'exploitation se sont améliorés par rapport à 1992 (figure 2.3). En 1993, la région de l'Atlantique a enregistré un ratio de 0,96 (contre 0,98 l'année précédente), et l'Ontario a affiché un ratio de 0,97 (comparativement à 0,99 un an plus tôt). Au Québec, l'année 1993 a été marquée par une détérioration du ratio d'exploitation qui s'est établi à 0,97, contre 0,96 en 1992. Un ratio d'exploitation de 1:00 représente une perte d'exploitation.

Figure 2.3

Operating Ratio, 1991-1993

Figure 2.3



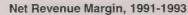


General freight carriers posted an operating ratio of 0.98 in 1993, while the operating ratio for specialized carriers was less favourable. Carriers of bulk liquids as well as dry bulk posted an operating ratio of 0.95, followed by forest products as well as other commodities carriers at 0.96. The 1993 operating ratios, by type of activity, remained relatively stable from 1992, with the exception of household goods movers which posted an operating ratio of 1.00 in 1993, much less favourable that the 1992 ratio of 0.97.

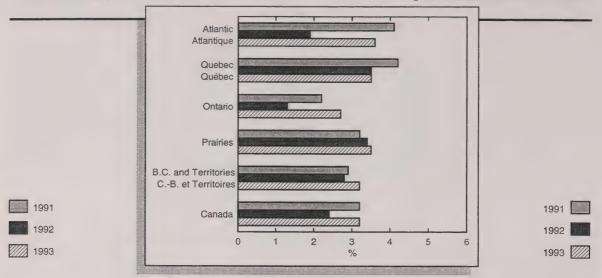
Les transporteurs de marchandises générales ont enregistré un ratio d'exploitation de 0,98 en 1993, alors que le ratio d'exploitation des transporteurs spécialisés (liquides en vrac, marchandises sèches en vrac) ont affiché un ratio de 0,95, et les transporteurs de produits forestiers et des transporteurs d'autres types de marchandises s'est chiffré à 0,96. Les ratios d'exploitation enregistrés en 1993, par type d'activité, sont demeurés relativement stables par rapport à 1992, à l'exception de celui des transporteurs d'articles ménagers (1,00), qui a été nettement moins favorable qu'en 1992 (0,97).

Figure 2.4

Figure 2.4



Marge bénéficiaire nette, 1991-1993



Profit Margin

The profit margin (net operating income as a proportion of total operating revenues) for 1993 was 3.2%, up from 2.4% in 1992. Revenues increased in all regions in 1993 with notable increases reported in the Atlantic, Ontario and Prairie regions (Figure 2.4). The total assets of for-hire carriers rose from \$4.3 billion in 1992 to \$4.5 billion in 1993, an increase of 5.3%.

Movements

It is important to distinguish between two types of carriers: those with activities only inside their province of domicile (intra-provincial) and those whose activities extend beyond their province of domicile (extra-provincial).

In 1993, 491 carriers, or 31% of carriers, reported only intraprovincial movements, which amounted to \$1.4 billion in operating revenues or 15% of total operating revenues of for-hire carriers earning over \$1 million. Alternatively, a larger proportion of carriers at 69%, or 1,089 carriers, reported extra-provincial movements, which amounted to \$7.8 billion in operating revenues or 85% of total operating revenues (see Table 2.5).

Revenues of extra-provincial carriers were comprised of the following types of movements: \$3.1 billion (40%) from intra-provincial movements, \$2.6 billion (33%) from inter-provincial movements and the remaining \$2.1 billion (27%) from international movements. In the latter case, Canada-based for-hire motor carriers received \$1.2 billion,

Marge bénéficiaire

La marge bénéficiaire (proportion des recettes d'exploitation totales que représente le bénéfice d'exploitation net) s'est chiffrée à 3,2 % en 1993, en hausse par rapport aux 2,4 % enregistrés en 1992. Les recettes ont augmenté dans toutes les régions en 1993, plus particulièrement dans les régions de l'Atlantique, l'Ontario et les Prairies (figure 2.4). L'actif total des transporteurs routiers pour compte d'autrui est passé de 4,3 milliards \$ en 1992 à 4,5 milliard \$ en 1993, une hausse de 5,3 %.

Mouvements

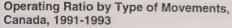
Il importe d'établir une distinction entre deux types de transporteurs: ceux qui ont des activités seulement à l'intérieur de leur province de domicile «transporteurs intraprovinciaux» et ceux qui poursuivent des activités tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de leur province de domicile soit les transporteurs «extraprovinciaux».

En 1993, 491 transporteurs (31 %) ont déclaré des mouvements intraprovinciaux seulement; leurs recettes atteignaient 1,4 milliard \$ ou 15 % des recettes totales d'exploitation (pour les transporteurs ayant des recettes de plus de 1 million \$). On dénombrait 1 089 transporteurs routiers ayant déclaré des mouvements extraprovinciaux, soit la plus grande part (69 %) de tous les transporteurs. Les recettes de ces transporteurs ont totalisé 7,8 milliards \$ ou 85 % de l'ensemble des recettes totales d'exploitation (voir le tableau 2.5).

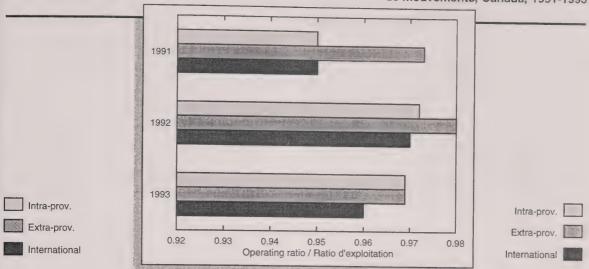
Les recettes des transporteurs extraprovinciaux provenaient des mouvements suivants: 3,1 milliards \$ (40 %) de mouvements intraprovinciaux, 2,6 milliards \$ (33 %) de mouvements interprovinciaux et 2,1 milliards \$ (27 %) des mouvements internationaux. Dans ce dernier cas, les transporteurs routiers pour compte d'autrui du Canada ont touché des recettes de 1,2 milliard \$ (56 %)

Figure 2.5

Figure 2.5



Ratio d'exploitation selon le genre de mouvements, Canada, 1991-1993



or 56%, from shipments going out of Canada and \$945 million from shipments coming into Canada. This represented an increase of 27% in international shipments from 1992. Truck freight shipped southbound increased 24%, while tonnage shipped northbound increased 29% over the same time period. Canadian-based for-hire trucking companies moved over 20 million tonnes southbound and over 12 million tonnes northbound (Commodity and Origin Destination Survey, 1993).

The operating ratio for intra-provincial carriers was 0.95 in 1993, while for extra-provincial carriers it was less favourable at 0.97 (Figure 2.5). The for-hire trucking companies with operating revenues between \$1 to \$5 million posted consistently better operating ratios for both intraand extra-provincial carriers than companies with operating revenues over \$5 million.

Employment

In 1993, these 1,580 carriers employed 72,728 persons, up 1% from 1992. The average number of employees per carrier has decreased each year since 1990, 55 in 1990 to 46 in 1993. Highway drivers continue to represent the largest com-ponent of drivers. Employment for both highway drivers and owner operators increased in 1992 and returned to 1990 levels (Figure 2.6).

All employment categories in 1993 returned to 1990 levels or higher, with the exception of the administration category which decreased 16%. This group of employees represents the second highest portion of all salaries and

au titre des livraisons destinées à l'extérieur du Canada, et de 945 millions \$ au titre des livraisons destinées au Canada. Ces chiffres représentent une augmentation de 27 % des mouvements internationaux par rapport à 1992. Les livraisons de marchandises par camion à destination du sud se sont accrues de 24 % entre 1992 et 1993, alors que les mouvements à destination du nord ont augmenté de 29 % pendant la même période. Les transporteurs routiers pour compte d'autrui du Canada ont livré plus de 20 millions de tonnes de marchandises à destination du sud, et plus de 12 millions de tonnes destinées au nord (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui - origine et destination, 1993).

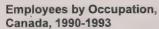
En 1993, le ratio d'exploitation pour les transporteurs intraprovinciaux se situait à 0,95, alors qu'il était moins favorable pour les transporteurs extraprovinciaux à 0,97 (figure 2.5). Les transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes entre 1 et 5 millions \$ ont presenté des ratio d'exploitation plus favorable que les plus grands autant chez les transporteurs ayant des mouvements intraprovinciaux et extraprovinciaux.

Emploi

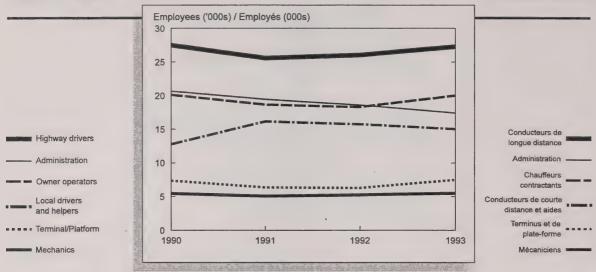
En 1993, ces 1 580 transporteurs ont employé 72 728 personnes, soit une hausse de 1 % comparativement à 1992. La moyenne du nombre d'employé par transporteur est en recul depuis 1990, 55 en 1990 à 46 en 1993. Les conducteurs de longue distance continuent de représenter le segment le plus important des chauffeurs. En 1993, le nombre d'emplois occupés par les conducteurs de longue distance et les chauffeurs contractants a marqué une progression qui a permis un retour aux niveaux de 1990 (figure 2.6).

En 1993, toutes les catégories d'emploi ont enregistré des niveaux équivalents ou supérieurs à ceux de 1990, à l'exception de la catégorie de l'administration qui a accusé un recul de 16 % depuis 1990. Ce groupe d'employés se classe au deuxième rang

Figure 2.6 Figure 2.6



Employés selon le genre d'occupation, Canada, 1990-1993



wages and, the attempt made by for-hire motor carriers of freight to reduce labor costs may have contributed in reducing the need for office and administrative employees.

Salaries

Employee salaries (excluding owner operators) accounted for 26% of all operating expenses for carriers earning over \$1 million in 1993. Highway drivers represented the largest proportion of salaries and wages of all reported occupations (40%), followed by administration and all other personnel (24%), local drivers and helpers (19%), terminal and platform employees (9%), mechanics and maintenance employees (8%) (see Table 2.6). Salaries in the Atlantic region were below the national average across all employee categories.

The average salary per employee was \$32,522 in 1993, an increase of 3.4% from \$31,453 in 1992. British Columbia reported the highest average salary of \$34,748 in 1993, while Newfoundland reported the lowest average salary of \$27,766.

Highway drivers received the highest salary of all employees each year since 1990. They received an average salary of \$34,701 (excluding benefits) in 1993, ranging from a high of \$39,967 in the Territories to a low of \$28,680 in Prince Edward Island.

Mechanics and maintenance personnel in 1993 represented the next highest salary category with an average salary of \$33,443. The highest average salary

sur le plan de la rémunération et, depuis 1990, les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui s'efforcent de réduire leurs charges salariales, ce qui peut avoir contribué à la réduction du personnel de bureau et de l'administration administratif.

Rémunération

Les salaires et traitements des employés (excluant les chauffeurs contractants) compte pour environ 26 % de toutes les dépenses pour les transporteurs ayant des recettes annuelles de plus de 1 million \$ en 1993. La proportion la plus importante des salaires, soit 40 % a été consacrée aux conducteurs de longue distance, suivis des employés de l'administration et des autres employés (24 %), les conducteurs de courte distance et les aides (19 %), les employés de terminaux et de plate forme (9 %), les mécaniciens et les employés de soutien (8 %) (voir le tableau 2.6). Les salaires dans la région de l'Atlantique étaient plus bas que la moyenne nationale dans toutes les catégories.

La rémunération moyenne des employés s'est chiffrée à 32 522 \$ en 1993, soit une hausse de 3,4 % par rapport aux 31 453 \$ enregistrés en 1992. La Colombie-Britannique a affiché la rémunération moyenne la plus élevée, à savoir 34 748 \$, tandis que Terre-Neuve a déclaré la rémunération moyenne la plus basse, soit 27 766 \$.

De tous les employés, ce sont les conducteurs de longue distance qui ont été les mieux rémunérés chaque année depuis 1990. Ils ont touché une rémunération moyenne de 34 701 \$ (avantages sociaux non compris) en 1993, celle-ci variant de 39 967 \$ dans les Territoires à 28 680 \$ à l'Île-du-Prince-Édouard.

Les mécaniciens et le personnel d'entretien ont représenté la deuxième catégorie salariale en importance en 1993, avec une rémunération moyenne de 33 443 \$. La rémunération moyenne for mechanics and maintenance personnel was \$36,576 in Ontario as compared to the lowest average salary of \$26,830 in Prince Edward Island. Local drivers and helpers in 1993 had the lowest average salary of \$29,736 of all employees.

Owner Operators

Payments to owner-operators accounted for 25% of total operating expenses or \$2.3 billion in 1993. The average payment to owner operators was \$112 thousand per carrier in 1993, an increase of 3% from 1992, while representing a 6% decrease from 1991. Among the regions in Canada, British Columbia and the Territories reported the highest average payment to owner operators at \$136 thousand, while Ontario accounted for the lowest average payment at \$104 thousand. The highest proportion of owner operators was reported in Ontario (38.3%), followed by the Prairies (26.3%), Quebec (19.3%), British Columbia and the Territories (8.1%), and the Atlantic region (8.0%). Detailed financial and operating statistics on owner operators are presented in Chapter 4.

Equipment Operated

The total equipment operated (straight trucks, road tractors, semi-trailers and other) increased by 3.9% from 139 thousand units in 1992 to 144 thousand units in 1993. Power units (straight trucks and road tractors) represent 27% of the total equipment, while trailers (semi, full and others) account for 73% of the total equipment.

The average fleet size (power units and trailers) decreased 13% in 1993 from 1990 (102 pieces of equipment per carrier was reported in 1990 to 97 in 1991 and in 1992 and 90 in 1993). Ontario accounts for the largest proportion of operated equipment with approximately 40.2%, followed by Quebec at 20.9% and Alberta at 13.5%; the other provinces represented 25.4%. These data exclude vehicles operated by owner operators working for Canada based for-hire carriers.

In 1993, owned and leased equipment represented 85% and 15%, respectively. The share of owned power units has consistently decreased since 1990 from 90% down to 87.8% (Figure 2.7). Given the high price of these types of equipment, any percent change in these categories means a substantial reduction in a carrier's expenses. This pattern also appears with trailers.

Trailers (semi and full) accounted for 67% of total owned and leased equipment units in 1993. Leased and owned trailers totaled 97 thousand units in 1993, an increase of 4% from 93 thousand units in 1992. Leased trailers totaled 16 thousand units in 1993, an increase of 27.4% from 12 thousand units in 1992, while owned trailers totaled 81 thousand units in 1993, accounting for an increase of only 0.4% from the 80 thousand units in 1992. Leased trailers may present the least financial risk to carriers when faced with over-capacity during a recession period.

la plus élevée (36 576 \$) dans cette catégorie a été enregistrée en Ontario, et la rémunération moyenne la plus faible à l'Île-du-Prince-Édouard soit 26 830 \$. En 1993, les chauffeurs de courte distance et les aides ont touché la rémunération moyenne la plus basse, soit 29 736 \$.

Chauffeurs contractants

En 1993, les paiements en faveur des chauffeurs contractants ont représenté 25 % des dépenses d'exploitation totales, ou 2,3 milliards \$. Les paiements moyens aux chauffeurs contractants sont passés à 112 milles \$, en hausse de 3 % par rapport à 1992, mais une baisse de 6 % par rapport 1991. Parmi les régions, les transporteurs domiciliés en Colombie-Britannique et les Territoires ont offert les paiements les plus élevés pour les chauffeurs contractants, soit 136 milles \$ en moyenne. En Ontario, les paiements moyens offerts n'atteignaient que 104 milles \$. La plus grande part des chauffeurs contractants provient de l'Ontario (38,3 %) suivi des Prairies (26,3 %) et du Québec (19,3 %), la région de la Colombie-Britannique et les Territoires (8,1%), et l'Atlantique (8,0 %). Les données financières et d'exploitation détaillées pour les chauffeurs contractants sont présentées au chapitre 4.

Matériel en service

Le matériel en service total (camions porteurs, tracteurs routiers, semi-remorques et autres véhicules) a augmenté de 3,9 % entre 1992 et 1993, passant de 139 000 à 144 000 véhicules. Les unités motorisées (camions porteurs, tracteurs routiers) représentent 27 % alors que les semi-remorques (les remorques classiques représentent et les autres types de remorques) 73 % du matériel total.

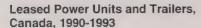
La flotte moyenne d'équipement exploitée (unités motorisées et semi remorques) par les transporteurs canadiens a baissé de 13 % en 1993 (102 unités par transporteur en 1990 à 97 unités par transporteur en 1991 et 1992). L'Ontario possédait la plus grande part du matériel en service, soit 40,2 % suivi du Québec 20,9 % et l'Alberta 13,5 %, les autres provinces représentent 25,4 %. Ces données ne comprennent pas les véhicules exploités par les chauffeurs contractants étant au service des transporteurs pour compte d'autrui.

En 1993, 85 % des véhicules appartenaient aux transporteurs et 15 % ont été loués. La part que représentent les unités motorisées appartenant aux transporteurs diminue constamment depuis 1990, celle-ci étant passée de 90 % à 87,8 % (figure 2.7). Vu le prix élevé de ces types de véhicules, un faible écart en pourcentage peut se traduire par une réduction substantielle des dépenses des transporteurs. Cette tendance s'applique aussi aux semi-remorques.

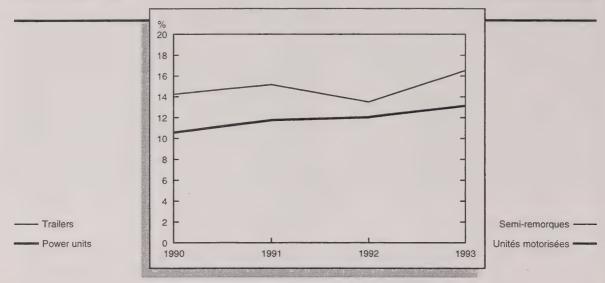
Les remorques (semi-remorques et remorques classiques) ont représenté 67 % de l'ensemble du matériel possédé et loué en 1993. Le nombre de remorques louées ou appartenant aux transporteurs s'est élevé à 97 000 véhicules en 1993, soit une augmentation de 4 % rapport à 1992 (93 000 unités). Le nombre de remorques louées s'est établi à 16 000 unités en 1993, en hausse de 27,4 % par rapport à l'année précédente (12 000 unités), tandis que les remorgues appartenant aux transporteurs ont totalisé 81 000 véhicules, soit une légère augmentation de 0,4 % par rapport aux 80 000 unités enregistrées en 1992. Il se peut que les remorques louées présentent un risque financier moindre pour les transporteurs aux prises avec des problèmes de surcapacité en période de récession.

Figure 2.7





Unités loués motorisées et semi-remorques, Canada, 1990-1993



Distance Traveled

The estimated annual average distance traveled per carrier was 2.4 million kilometers in 1993, a similar distance as traveled in 1992. This represents an increase from the 2.3 million kilometers traveled in 1991 and the 2.2 million kilometers in 1990. Road tractors covered 94% of the total distance traveled by power units (road tractors and straight trucks) in 1993 (see Table 2.8).

Road tractors (owned and leased) traveled an average distance of 113 thousand kilometers in 1993, a 8.2% increase from the 1992 reported average of 105 thousand kilometers. The average distance for a road tractor (excluding the Territories) varied from a high of 154 thousand kilometers in Manitoba to a low of 82 thousand kilometers in Newfoundland. Owner operators of road tractors traveled an average distance of 130 thousand kilometers, a 2.9% decrease from 1992, while representing on average, 15% more than company tractors' average distance

A total of 346 thousand kilometers was traveled in 1991 compared to 341 thousand in 1992 and, 337 thousand kilometers in 1993. Straight trucks (owned and leased) traveled an average distance of 41 thousand kilometers in 1993, unchanged since 1991. The average distance for a straight truck varied from a high of approximately 51 thousand kilometers in Quebec to a low of 33 thousand kilometers in Nova Scotia.

Distance parcourue

La distance moyenne estimative par transporteur s'est chiffrée à 2,4 millions de kilomètres en 1993, soit un niveau inchangé par rapport à 1992. La distance annuelle estimative parcourue par les unités motorisés a été établie 2,3 millions de kilomètres en 1991 et les quelques 2,2 millions de kilomètres parcourus en 1990. Les tracteurs routiers représentaient 94 % de la distance totale parcourue par les véhicules motorisés (camions et tracteurs routiers) en 1993 (voir le tableau 2.8).

La distance moyenne parcourue par les tracteurs routiers (possédés et loués) s'élevait 113 000 kilomètres, une hausse de 8,2 % par rapport 1992, soit en moyenne 105 000 kilomètres. À l'échelle provinciale, la distance moyenne parcourue par les tracteurs routiers variait entre la plus longue, soit 154 000 kilomètres en Manitoba et la plus courte 82 000 kilomètres à Terre-Neuve (excluant les Territoires). En 1993, les chauffeurs contractants de tracteurs routiers ont parcouru en moyenne 130 000 km, soit 2,9 % de moins qu'en 1992, mais 15 % de plus en moyenne que la distance moyenne parcourue par les tracteurs routiers d'entreprises.

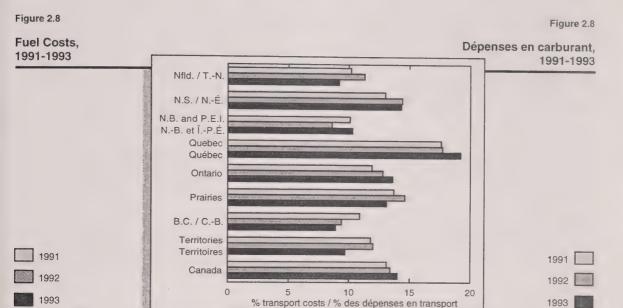
Au total, 346 000 kilomètres ont été franchis en 1991, comparativement à 341 000 kilomètres en 1992 et 337 000 kilomètres en 1993. Les camions porteurs (possédés et loués) ont parcouru en moyenne 41 000 kilomètres en 1993, soit un niveau inchangé depuis 1991. La distance moyenne parcourue par les camions porteurs a varié de 51 000 kilomètres environ au Québec à 33 000 kilomètres en Nouvelle-Écosse.

Fuel

Fuel costs accounted for 14% of all transportation costs in 1993, up from 13.4% in 1992 (Figure 2.8). Forhire motor carriers of freight spent \$762 million on fuel in 1993, an increase of 8.1% from \$705 million in 1992. The average cost per litre for fuel was 41 cents in 1993. The cost for a litre of fuel in 1993 varied from a high of 45 cents in the Territories to a low of 39 cents in Alberta (see Table 2.10).

Carburant

Le coût du carburant ont compté pour 14 % des frais de transport totaux en 1993, en hausse de 13,4 % par rapport à l'année précédente (figure 2.8). Les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui ont affecté 762 millions \$ aux achats de carburant en 1993, soit une progression de 8,1 % comparativement à 1992 (705 millions \$). Le coût moyen du litre de carburant a atteint de 41 cents en 1993. À échelle provinciale, le coût moyen du carburant a varié entre 48 cents dans les Territoires à 39 cents le litre en Alberta (voir le tableau 2.10).



The average cost of fuel per carrier was \$482 thousand per carrier in 1993, unchanged from 1992. It took 48 litres of fuel to travel 100 kilometers in 1993, down 4% from 50 litres in 1992. In 1993, it cost Canada-based for-hire motor carriers an average of \$20 to travel 100 kilometers, unchanged from 1992 while in 1991, the same distance cost \$21.

Financial Performance of For-Hire Carriers

The increase in the level of trucking activity was significant for 1993, reflecting the turn-around of the Canadian economy. Operating revenues rose by approximately 8.0%, in conjunction with a 2.6% increase in real Gross Domestic Product (real GDP), excluding the Truck transport industries. This increased activity lead to improved profitability and changes to the financial structure of For-hire trucking firms. Several financial ratios have been calculated below to highlight these changes using the aggregate data for Canada (Table 2.11).

Le coût moyen du carburant par transporteur s'est chiffré à 482 000 \$ en 1993, soit le même niveau que l'année précédente. Par contre, la quantité de carburant consommé pour parcourir 100 kilomètres s'est améliorée de 4 % passant de 48 litres du 100 kilomètres en 1993 de 50 litres de carburant par 100 kilomètres en 1992. En 1993, il en a coûté 20 \$ en moyenne par transporteur pour parcourir 100 kilomètres, comme en 1992, alors qu'il en coûtait en moyenne 21 \$ pour parcourir la même distance en 1991.

Rendement financier des transporteurs pour compte d'autrui

En 1993, l'augmentation des activités de camionnage a été appréciable, ce qui reflète la reprise de l'économie canadienne. Les recettes d'exploitation ont enregistré une hausse approximative de 8,0 %, et le produit intérieur brut réel (PIB réel) a affiché une croissance de 2,6 % (secteur du camionnage non compris). L'intensification de l'activité s'est traduite par un accroissement de la rentabilité et un remaniement de la structure financière des entreprises de camionnage pour compte d'autrui. Plusieurs ratios financiers ont été calculés pour rendre compte de ces changements à l'aide de données globales pour le Canada. et sont présentés au tableau 2.11.

Profitability

Total revenues, which consists of trucking and non-trucking revenues, increased by almost 7% over 1992. The asset turnover ratio, which measures a firm's ability to use its assets effectively to generate revenues, improved by 1.5%. The increase in revenues was accompanied by improved profitability, as evidenced by a decline in the operating ratio from 0.98 to 0.97, and a doubling of the profit margin from 0.7% to 1.5%.

The improvement in profitability is reflected in the various rates of return provided in Table 2.11. The operating profit rate of return, which measures profits before interest and taxes are considered, rose nearly 28% over 1992 while the return on assets increased from 1.4% to 3.2%. The return on owner's equity was about 68.0%, up substantially from the previous year's figure of 32%.0 and the return to long term capital employed, where long term capital equals long term liabilities (debt) plus owner's equity, increased from almost 9.0% to 12.0%.

Balance Sheet

In 1993, assets amounted to \$4.6 billion. This represents a \$300 million increase from 1992. Liabilities amounted to \$3.2 billion in 1993. In 1993, the long term debt accounted for 46% of total liabilities.

The working capital ratio (measures the ability of the industry to meet its financial obligations) was 0.98 in 1993 which indicates that for the first time since 1990, current liabilities exceeded current assets. The working capital ratio was 1.03 in 1992, 1.02 in 1991 and 0.98 in 1990 (see Table 2.9).

From the balance sheet perspective, short term liquidity, as measured by the current or working capital ratio, fell by about 5.0%. This decline was due largely to an almost 18.0% increase in accounts payable, emphasizing a switch to this form of short term financing. Long term liquidity though, improved as evidenced by a decline in the long term debt ratio (-1.9%), reflecting a lower reliance on debt as a source of long term financing. Long term capital employed rose slightly (+0.9%).

With increased profitability and lower interest expenses, the interest coverage ratio rose by approximately 62.0% signifying a marked improvement in the ability to cover interest payments out of net income before interest and taxes. Overall, the pickup in activity for the year and the resulting financial performance have lead to a more robust balance sheet for Canadian For-hire trucking firms.

Rentabilité

Les recettes totales, qui comprennent les recettes tirées du camionnage et les recettes autres que le camionnage, ont progressé de presque 7 % entre 1992 et 1993. Le coefficient de rotation de l'actif, qui mesure la capacité d'une entreprise d'utiliser efficacement son actif pour générer des recettes, s'est amélioré de 1,5 %. L'augmentation des recettes s'est accompagnée d'une croissance de la rentabilité, comme en témoigne la diminution du ratio d'exploitation qui est passé de 0,98 à 0,97, et l'augmentation de la marge bénéficiaire qui a grimpé de 0,7 % à 1,5 %.

La hausse de la rentabilité se reflète dans les divers taux de rendement indiqués au tableau 2.11. Le taux de rendement du bénéfice d'exploitation, qui mesure le bénéfice avant les intérêts et les impôts, a crû de presque 28 % par rapport à 1992, alors que le rendement de l'actif est passé de 1,4 % à 3,2 %. Le rendement de l'avoir des propriétaires s'est chiffré à environ 68,0 %, soit une hausse substantielle par rapport à l'année précédente (32,0 %). Le rendement des capitaux à long terme utilisés (soit le total du passif, ou des dettes, à long terme et de l'avoir des propriétaires) est passé de près de 9,0 % à 12,0 %.

Bilan

En 1993, les actifs totaux ont atteint 4,6 milliards \$. Ceci représente seulement une hausse de 300 millions \$ par rapport en 1992. Le passif total atteignait 3,2 milliards \$ en 1993. En 1993, la dette à long terme a représenté 46 % du passif total.

Le ratio de liquidité générale (qui indique la capacité du secteur du camionnage à faire face à ses obligations financières) a atteint 0,98 en 1993, ce qui montre que pour la première fois depuis 1990, le passif à court terme des transporteurs a été supérieur à leur actif à court terme. Le ratio de liquidité générale s'était établi à 1,03 en 1992, 1,02 en 1991 et 0,98 en 1990 (voir le tableau 2.9).

En ce qui concerne le bilan, les liquidités à court terme, qui sont calculées en fonction du ratio du fonds de roulement, ou ratio de solvabilité à court terme, ont diminué d'environ 5,0 %. Ce recul a été surtout attribuable à une augmentation de presque 18,0 % des comptes fournisseurs, qui indique un transfert en faveur de ce mode de financement à court terme. Les liquidités à long terme se sont toutefois améliorées, comme l'atteste la baisse du ratio d'endettement à long terme (-1,9 %). Ce dernier résultat dénote une dépendance moindre à l'égard de l'endettement comme source de financement à long terme. Les capitaux à long terme utilisés ont marqué une croissance modeste (+0,9 %).

Compte tenu de l'augmentation de la rentabilité et de la diminution des dépenses d'intérêts, le ratio de couverture de l'intérêt a augmenté de quelque 62,0 %, ce qui représente une amélioration sensible de la capacité de couvrir les versements d'intérêts à même le bénéfice net avant intérêts et impôts. Dans l'ensemble, la reprise de l'activité enregistrée en 1993 et l'amélioration du rendement financier qui en a résulté ont contribué à raffermir le bilan des entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui.

Table 2.1 Motor Carriers of Freight, Comparison for the years 1992 and 1993, Summary Statistics, For-Hire

Tableau 2.1 Transporteurs routiers de marchandises, comparaison pour les années 1992 et 1993, statistiques sommaires,

camionnage pour compte d'autrui

		1992	1993
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	No Nbre	1,460	1,580
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$'000	8,545,622	9,221,989
Operating Expenses - Total¹ - Dépenses d'exploitation	"	8,340,647	8,929,448
Transportation Expenses - Frais de transport	11	5,243,505	5,447,930
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage	**	789,099	807,195
Terminal Expenses - Frais de terminus²	29	536,196	244,542
Administrative and General Office Expenses - Frais d'administration et frais généraux ²	17	1,771,846	2,429,781
Operating ratio - Ratio d'exploitation		.98	.97
Number of employees - Total - Nombre d'employés	No Nbre	71,909	72,728
Salaries and wages - Total - Traitements et salaires	\$'000	2,261,751	2,365,224
Assets - Total - de l'actif	99	4,332,892	4,561,879
Liabilities - Total - du passif	27	3,070,723	3,236,498
Owner(s) equity - Total - Avoir des propriétaires	23	1,262,169	1,325,387
Equipment operated - Total¹ - Matériel productif en service	No Nbre	138,504	143,878
Straight trucks - Camions	17	8,360	8,253
Road tractors - Tracteurs routiers	27	29,862	31,059
Semi-trailers - Semi-remorques	21	93,093	96,889
Other - Autres	77	7,189	7,677

Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

The user should be aware that the terminal, administrative and general expenses categories have changed due to the reduction in the number of questions asked on the survey questionnaire for 1993. - Les utilisateurs doivent savoir que la catégorie des frais de terminus, d'administration et des frais gégéraux ont été modifiées dû à une reduction du nombre de questions dans le questionnaire de 1993.

Table 2.2 Motor Carriers of Freight, 1993: Summary Statistics by Province and Territory of Domicile, For-Hire Carriers

				Newfoundland	Prince Edward Island	Nova Scotia
			Canada			
				Terre-Neuve	Île-du-	Nouvelle
					Prince-	Écosse
No.					Édouard	
1	Number of Carriers	No.	1,580	12	7	43
2	Total Operating Revenues	\$'000	9,221,989	46,669	13,362	178,760
3	Total Operating Expenses ¹	"	8,929,448	44,792	12,980	169,195
4	Transportation Expenses	11	5,447,929	24,894	6,619	103,833
5	Maintenance and Garage Expenses	,,	807,195	3,166	909	16,218
6	Terminal Expenses	11	244,541	1,564	610	4,086
7	Administrative and General Office Expenses ²	11	2,429,780	15,167	4,840	45,059
8	Operating ratio		.97	.96	.97	.95
9	Total Number of employees	No.	72,728	432	148	1,542
10	Total Salaries and wages	\$'000	2,365,224	11,999	4,315	44,948
11	Total Assets	99	4,561,879	26,364	6,901	95,503
12	Total Liabilities	22	3,236,498	18,642	3,293	76,744
13	Total Owner(s) equity	"	1,325,387	7,722	3,608	18,759
14	Total Equipment Operated	No.	143,818	527	183	2,657
15	Straight trucks	11	8,253	76	21	274
16	Road tractors	,,	31,059	104	45	654
17	Semi-trailers	,,	96,889	311	116	1,523
18	Other	29	7,677	36	• 1	206
				lew vick	Quebec	
						Ontario
			Nouve Brunsv		Québec	
1	Number of Carriers	No		50	200	40=
1	Number of Carners	·No.		59	366	497
2	Total Operating Revenues	\$'000	560,	586	1,689,532	3,487,726
3	Total Operating Expenses ¹	99	543,	371	1,630,633	3,394,958
4	Transportation Expenses	11	341,		966,680	2,030,934
5	Maintenance and Garage Expenses	91	36,		176,215	290,338
6	Terminal Expenses	,,	21,		28,022	110,200
7	Administrative and General Office Expenses ²	,,	144,	413	459,706	963,484
8	Operating ratio			.97	.97	.97
9	Total Number of employees Total Salaries and wages	No. \$'000	3, ⁻ 114, ⁻	734 108	14,021 416,373	27,86 0 954,832
11	Total Assets		257,	920	944,793	1,598,898
12	Total Liabilities	99 99	170,		653,386	1,155,633
13	Total Owner(s) equity	33	86,9		291,407	443,265
14	Total Equipment Operated	No.	6,	559	30,025	57,827
15	Straight trucks	,,		343	1,708	2,943
16	Road tractors	"	1,:	224	7,032	12,574
17	Semi-trailers	11		851	18,389	39,618
18	Other	12		141	2,896	2,692

¹ Total may not add due to rounding. ² See note in Table 2.1.

Tableau 2.2

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui

Manitoba	Saska	tchewan	Alberta			
						N
53		63	228	Nbre	Nombre de transporteurs	
674,839		293,085	1,332,786	'000\$	Total, recettes d'exploitation	
662,172		283,023	1,273,891	,,	Total, dépenses d'exploitation ¹	
413,989		287,656	775,890	37	Frais de transport	
59,981		24,718	124,818	12	Dépenses d'entretien et frais de garage	
27,718		6,648	34,239	71	Frais de terminus	
160,483		63,947	338,944	"	Frais d'administration et frais généraux ²	
.98		.97	.96		Ratio d'exploitation	
5,937		2.350	10.810	Allama	Takal anadan dia uni	
186,768		71,137	356,097	Nbre '000\$	Total, nombre d'employés Total, traitements et salaires	1
299,202		131,349	770,777	**	Total de l'actif	1
237,040		92,535	520,838	91	Total du passif	1:
62,162		38,820	249,939	97 99	Total de l'avoir des propriétaires	1
10,769		4,372	19,371	Nbre	Total du matériel productif en service	1.
562		254	1,222	"	Camions	1
2,050		1,043	4,171	27	Tracteurs routiers	1
7,861		3,064	13,472	77	Semi-remorques	1
296		11	506	11	Autres	11
	British Columbia		Territories Territoires			
	itannique		Territoires			
	245		7	Nbre	Nombre de transporteurs	
	912,316		32,326	'000\$	Total, recettes d'exploitation	1
	881,885		32,556	99 -	Total, dépenses d'exploitation ¹	
	577,176		19,203	11	Frais de transport	
	71,318		3,190	"	Dépenses d'entretien et frais de garage	
	8,626		1,192	**	Frais de terminus	-
	224,765		8,971	19	Frais d'administration et frais généraux ²	
	.97		1.01		Ratio d'exploitation	1
	5,647		248	Nbre	Total, nombre d'employés	4
	196,208		8,441	'000\$	Total, traitements et salaires	1
			24,831	39	Total de l'actif	1
	405,341				Total du passif	12
	405,341 298,942		8,480			
			8,480 16,352	99 99	Total de l'avoir des propriétaires	13
	298,942 106,399 11,262		16,352 326		Total du matériel productif en service	14
	298,942 106,399 11,262 797		16,352 326 53	99	Total du matériel productif en service Camions	14
	298,942 106,399 11,262 797 2,117		16,352 326 53 45	Nbre	Total du matériel productif en service Camions Tracteurs routiers	14 15 16
	298,942 106,399 11,262 797		16,352 326 53	Nbre	Total du matériel productif en service Camions	13 14 15 16 17

Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.
 Voir la note au Tableau 2.1.

Table 2.3 Motor Carriers of Freight, 1993: Operating and Income Accounts, For-Hire Carriers

		Canada	New- found- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec
	~		Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec
Carriers reporting	No.	1,580	12	7	43	59	366
OPERATING REVENUES:	\$'000						
Local freight service	,,	1,393,034	5,504	1,054	16,315	86,667	288,529
Intercity freight service	11	7,581,149	38,723	12,118	148,742	450,189	1,368,450
Government subsidies_	11	34,411	980	69	5,197	14,641	10,322
Total Transportation Revenue	**	9,008,594	45,207	13,241	170,254	551,497	1,667,301
Van line commission and insurance	,,	29,078	162	44	1,676	267	2,981
Equipment rentals	,,	20,738		-	1,156	1,586	1,637
Packaging and crating	"	30,212	120		1,719		2,829
Storage and warehousing Other	**	78,823 54,543	861 319	3 75	1,392 2,563	3,562	6,177
	"	9,221,989	46,670	13,363	178,761	3,673 560,587	8,607
Total Operating Revenue	99	9,221,909	46,670	13,363	170,701	560,567	1,689,531
OPERATING EXPENSES:	\$'000						
Salaries and Wages:		010.110	0.000		10.010		
Highway drivers Local drivers and helpers	"	946,449 447,333	2,683 4,732	1,004 785	18,340 8,748	33,158 19,008	183,895
Mechanics and maintenance personnel	**	183,763	553	134	3,675	8,272	85,100 37,700
Terminal and platform employees	"	223,170	1,224	597	3,670	20.293	24,078
Administration and all other personnel	,,	564,507	2,806	1,795	10,515	33,377	85,600
Benefits (including unemployment and health insurance)	"	476,227	2,553	717	7,926	21,254	88,396
Fuel (including tax)	11	761,975	2,302	1,310	14,817	34,612	185,436
Owner operator expenses	17	2,251,354	9,056	1,688	45,134	187,901	293,755
Vehicle rent (short term)	"	50,361	151	37	673	1,475	13,097
Vehicle lease (long term)	22	182,399	465	200 762	1,739	6,970	35,636
Purchased transportation Maintenance and Repairs:	**1	391,257	3,459	702	6,027	36,007	8 5,153
Purchased repair	,,	369,448	1,494	706	6,730	18,020	82,064
Purchased materials for maintenance purposes	"	253,982	1,119	69	5,813	9,976	56,452
Depreciation:							
Revenue equipment	11	416,799	2,046	835	8,355	21,925	84,607
Buildings, computers and other equipment Insurance	"	21,371	340	14 259	416	1,343	3,945
Safety and compliance expenses	"	163,636 14,634	899	10	2,675 34 9	7,499 543	28,642
Other expenses	"	1,210,776	8,909	2,060	23,594	81,741	255.048
Total Operating Expenses	**	8,929,448	44,792	12,981	169,195	543,372	1,630,624
INCOME ACCOUNTS:	\$'000						
Net Motor Carrier Freight Operating Revenue	77	292,541	1,878	382	9,566	17,215	58,907
Non-Motor Carrier Freight Operations		440.050					
Revenue Expenses	23	149,258	90	-	231	6,726	33,387
Non-operating revenue	,,	128,993 81,024	439	283	350 2,306	5,962 3,302	27,135 16,296
Non-operating expenses	"	59,447	71	12	1 053	4,349	8,943
Interest paid	"	124,202	132	110	2,678	5,885	24,695
Profit (loss)	11	210,181	2,203	542	8,021	11,048	47,818
Provision for income taxes	**	63,514	268	117	1,964	3,131	16,332
Net Income ¹	99	146,666	1,935	425	6,057	7,916	31,486

Net income before dividends.
Note: Some totals may not add due to rounding.

Tableau 2.3 Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Compte d'exploitation et de recettes, camionnage pour compte d'autrui

				British Columbia	Territories		
Ontario	Manitoba	Saskat-	Alberta				
		chewan		Colombie- Britannique	Territoires		
497	53	63	228	245	7	Nbre	Transporteurs déclarants
						'000\$	RECETTES D'EXPLOITATION:
485,448	27,664	36,463	242,449	199,266	3,676	11	Services de transport locaux
2,925,748	626,328	249,162	1,047,624	685,462	28,605	"	Services de transport interurbains
354 3,411,549	2,847 656,838	285,625	1 200 072	-	-	9.9	Subventions gouvernementales reçues
3,411,549	000,000	200,020	1,290,073	884,728	32,281	97	Recettes totales tirées du transport
10,403	1,952	889	6,911	3,747	45	21	Commissions et assurances provenant des entreprise de déménagement de longue distance
8,029	977	2,518	1,577	3,257	-	21	Location de matériel
12,236 29,237	734 12,288	1,615 627	7,798 18,722	3,161	-	21	Emballage et mise en caisse
16,270	2,049	1,811	7,706	5,952 11,471		2)	Stockage et entreposage Autre
3,487,726	674,839	293,085	1,332,786	912,316	32,326	22	Recettes d'exploitation totales
						'000\$	DÉPENSES D'EXPLOITATION:
						0000	
383,309	77,988	34.523	141,420	67,256	2.873		Traitements et salaires: Chauffeurs de longue distance
173,596	28,602	10,193	67,188	47,687	1,696	29	Chauffeurs locaux et aides
68,403	12,873	5,058	31,351	14,883	861	11	Mécaniciens et employés d'entretien
101,956	26,309	6,201	30,425	7,371	1,046	71	Employés de terminus et de plate- forme
227,568 198,870	40,996 34,495	15,162 10,648	85,712 71,332	59,012 38,428	1,965 1,609	33 23	Employés d'administration et tous les autres Bénéfices (incluant assurance- chômage et assuranc maladie)
275,933	62,503	31,533	100,243	51,421	1,865	27	Carburant (taxe comprise)
784,877	175,850	82,233	335,598	324,792	10,471	21	Dépenses au titre des chauffeurs contractants
14,765	4,418	986	7,244	6,948	567	21	Location de véhicules (à court terme)
74,404 165,527	17,143	8,718	22,101	14,848	175	27	Location de véhicules (à long terme)
165,527	18,737	7,811	37,291	30,311	173	23	Achat d'autres services de transport Entretien et réparations
121,334	32,705	13,395	53,527	37,815	1,659	92	Achat des services de réparation
100,602	14,404	6,319	39,939	18,621	670	21	Achat de matériel aux fins d'entretien
							Amortissement:
158,524	28,748	11,659	64,805	33,913	1,383	27	Matériel productif
8,244	1,409	447	3,813	1,256	146	21	Bâtiments et autre matériel
64,754 6,165	10,922 1,080	5,019 127	23,064 3,275	19,247 1,065	656	9.7	Assurances Dépenses au titre de la sécurité et de l'observation
466,128	72,989	32,992	155,561	107,014	4,741	27	Autres dépenses
,394,957	662,172	283,023	1,273,891	881,885	32,556	99	Total des Depenses d'exploitation
						'000\$	COMPTES DES REVENUS:
92,769	12,667	10,062	58,895	30,430	-230	27	Recettes nettes d'exploitation des transporteurs routiers de marchandises
46.749	12,469	2.892	20,101	23,843	2,770		Activités non liées au transport routier de marchandis Recettes
44,504	9,600	2,487	18,713	19,127	1,115	27	Dépenses
28,596	10,971	3,047	8,386	6,392	1,008	"	Recettes diverses
28,809	1,478	424	9,257	4,284	766	22	Frais divers
47,411	9,096	3,786	19,444	10,711	254	27	Intérêts versés
47,389	15,932	9,305	39,968	26,542	1,412	**	Bénéfices (pertes)
10,427	6,790	2,780	15,467	6,168	70	11	Provision pour l'impôt sur le revenu
36,962	9,143	6,525	24,501	20,374	1,342	22	Revenu net1

¹ Revenu net avant les dividendes.
Nota: Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

Table 2.4 Motor Carriers of Freight, 1993: Summary Statistics, by Principal Type of Transportation Activity, For-Hire

Tableau 2.4

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Statistiques sommaires, par principaux types d'activité de transport, camionnage pour compte d'autrui

			General freight	House- hold goods	Bulk liquids	Dry bulk materials	Forest products	Othe commod ities
		Total ¹	Marchan- dises	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs	Produits forestiers	Autres
			générales			en vrac		dise
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	No Nbre	1,580	582	99	150	177	155	416
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$'000	9,221,989	4,708,627	342,564	905,204	612,042	496,920	2,156,632
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation	,,	8,929,448	4,595,443	341,989	860,053	581,718	477,048	2,073,197
Transportation Expenses - Frais de transport	,,	5,447,930	2,779,663	162,853	535,022	363,468	311,625	1,295,299
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage	11	807,195	354,776	17,874	108,988	71,042	61,358	193,157
Terminal Expenses - Frais de terminus	,,	244,542	162,994	8,874	5,367	6,848	2,601	58,057
Administrative and General Office - Expenses - Frais d'ad- ministration et frais généraux ²	"	2,429,781	1,298,008	152,388	210,675	140,561	101,465	526,684
Operating ratio - Ratio d'exploitation		.968	.976	.998	.950	.950	.960	.961
Number of employees - Total - Nombre d'employés	No Nbre	72,728	37,449	4,235	7,273	4,304	3,510	15,958
Salaries and wages - Total - Traitements et salaires	\$'000	2,365,224	1,206,411	119,284	251,126	139,681	117,496	531,225
Assets - Total - de l'actif	"	4,561,879	2,134,720	200,936	632,999	360,442	277,985	954,796
Liabilities - Total - du passif	,,	3,236,498	1,593,811	157,865	430,847	239,750	165,658	648,567
Owner(s) equity - Total - Avoir des propriétaires	,,	1,325,387	540,909	43,072	202,158	120,692	112,327	306,229
Equipment operated - Total - Matériel productif en service	No Nbre	143,878	81,010	3,879	13,110	9,959	6,275	29,645
Straight trucks - Camions	,,	8,253	4,409	1,024	656	542	192	1,430
Road tractors - Tracteurs routiers	**	31,059	15,399	854	3,335	2,377	1,963	7,131
Semi-trailers - Semi-remorques ³	11	93,838	54,466	1,632	8,779	6,255	3,563	19,143
Other - Autres	12	10,728	6,736	369	340	785	557	1,941

Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.
 See note in Table 2.1. - Voir la note au Tableau 2.1.
 Excluding full-trailers. - Excluant les remorques.

Table 2.5

Motor Carriers of Freight, 1993: Summary Statistics by type of movement, Canada, For-Hire Carriers

Tableau 2.5

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: statistiques sommaires selon le type de mouvement, Canada, camionnage pour compte d'autrui

		Intra			ur compte d	ansporteurs ex	ktraprovinciau	ıx
		provincial Carriers	Total ¹	Intra	Inter		International	
		Transpor- teurs Intra- provinciaux	TOTAL	Provincial	Inter Provincial	Sub- Total ¹	Into Canada	Out of Canada
	:					Sous- total 1	à destina- tion du Canada	en prove- nance du Canada
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	No Nbre	491	1,089					
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$'000	1,400,503	7,821,486	3,115,438	2,564,539	2,141,509	945,419	1,196,090
Operating Expenses - Total Dépenses d'exploitation ¹	"	1,334,363	7,595,085	3,031,107	2,510,798	2,053,180	904,538	1,148,642
Transportation Expenses - Frais de transport	**	777,627	4,670,303	1,785,141	1,550,068	1,335,094	587,049	748,045
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage		144 705	000 440	000 004	000.050			
	22	144,785	662,410	288,931	208,052	165,428	69,195	96,232
Terminal Expenses - Frais de terminus	52	32,131	212,411	90,500	80,451	41,460	` 18,647	22,813
Administrative and General Office Expenses - Frais d'administration et frais généraux ²	27	379,818	2,049,963	866,536	672,228	511,198	229,647	281,552
Operating ratio - Ratio d'exploitation	"	.953	.971	.973	.979	.959		
Number of employees - Total - Nombre d'employés	No Nbre	13,330	59,398	•••	***	***	•••	
Salaries and wages - Total - Traitements et salaires	\$'000	428,706	1,936,518				•••	
Assets - Total - Actif	21	748,206	3,813,673	•••	***		***	***
Liabilities - Total - Passif	91	445,484	2,791,014	•••		***	•••	
Owner(s) equity - Total - Avoir des propriétaires	7 7	302,723	1,022,664		•••	***		•••
Equipment operated - Total - Matériel productif en service	No Nbre	22,154	121,724	***	***	***	•••	
Straight trucks - Camions	>1	2,545	5,708					
Road tractors - Tracteurs routiers	27	5,486	25,573					
Semi-trailers - Semi-remorques ³	12	11,509	82,329					
Other - Autres	22	2,614	8,114					

Total may not add due to rounding - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies. See note in Table 2.1. - Voir la note au Tableau 2.1. Excluding full-trailers - Excluant les remorques.

Table 2.6 Motor Carriers of Freight, 1993: Employees, Salaries and Wages¹ by Province and Territory of Domicile, For-Hire **Carriers**

			Canada	New- found- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec
No.				Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec
1	Carriers reporting	No.	1,580	12	7	43	59	366
2	Highway drivers ²	No.	27,275	88	35	593	1,042	5,693
3	Salaries and wages	\$'000	946,449	2,683	1,004	18,340	33,158	183,895
	Average salaries and wages	\$	34,701	30,571	28,680	30,952	31,833	32,302
5	Local drivers and helpers ²	No.	15,044	136	31	304	626	3,120
6	Salaries and wages	\$'000	447,333	4,732	785	8,748	19,008	85,100
7	Average salaries and wages	\$	29,736	34,735	25,150	28,806	30,368	27,280
8	Mechanics and maintenance employees	No.	5,495	17	5	124	269	1,295
9	Salaries and wages Average salaries and wages	\$'000	183,764	553	134	3,675	8,272	37,700
10		\$	33,443	32,283	26,830	29,667	30,801	29,105
11	Terminal and platform employees ³	No.	7,480	46	19	123	673	885
12	Salaries and wages	\$'000	223,170	1,224	597	3,670	20,293	24,078
13	Average salaries and wages	\$	29,836	26,816	31,931	29,921	30,133	27,222
14	Administration and all other personnel	No.	17,435	145	58	399	1,125	3,029
15	Salaries and wages Average salaries and wages	\$'000	564,508	2,806	1,795	10,515	33,377	85,600
16		\$	32,378	19,307	30,893	26,363	29,672	28,265
17	Total Number of Employees	No.	72,728	432	148	1,542	3,734	14,021
18	Salaries and wages	\$'000	2,365,224	11,999	4,315	44,948	114,108	416,373
19	Average salaries and wages	\$	32,522	27,766	29,152	29,157	30,556	29,697
20	Owner operators Payments to Owner Operators Average payments to Owner Operators	No.	20,037	110	19	333	1,701	2,512
21		\$'000	2,251,355	9,056	1,688	45,134	187,901	293,755
22		\$	112,359	82,391	90,312	135,616	110,480	116,945

¹ Excludes employee benefits. 2 Excludes owner operators. 3 Other than office employees.

Tableau 2.6

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Employés, traitements et salaires¹ selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui

				British Columbia	Territories			
Ontario	Manitoba	Saskat- chewan	Alberta					
				Colombie- Britannique	Territoires			
								N'
497	53	63	228	245	7	Nbre	Transporteurs déclarants	1
10,488	2,329	1,100	3,970	1,866	72	Nbre	Chauffeurs de longue distance ²	2
383,309 36,546	77,988 33,487	34,523 31,399	141,420 35,623	67,256 36,038	2,873 39,967	'000\$ \$	Salaires et traitements	3
5,572	1,083	384	2,275	1.456	56	Nbre	Salaires et traitements moyens	4
173,596	28,602	10,193	67.188	47.687	1.696		Chauffeurs locaux et aides ²	5
31,154	26,411	26,523	29,528	32,746	30,283	'000\$ \$	Salaires et traitements Salaires et traitements moyens	7
1,870	398	168	908	409	31	Nbre	Mécaniciens et personnel de l'entretien	8
68,403	12,873	5.058	31,351	14,883	861	'000\$	Salaires et traitements	9
36,576	32,321	30,036	34,522	36,399	27,779	\$	Salaires et traitements moyens	10
3,318	924	211	979	271	31	Nbre	Employés de terminus et de plate-forme ³	11
101,956	26,309	6,201	30,425	7,371	1,046	2000\$	Salaires et traitements	12
30,728	28,476	29,336	31,067	27,159	34,000	\$	Salaires et traitements moyens	13
6,611	1,203	486	2,677	1,644	58	Nbre	Administration et tous les autres employés	· 14
227,568	40,996	15,162	85,712	59,012	1,965	2000\$	Salaires et traitements	15
34,422	34,073	31,176	32,022	35,899	33,797	.\$	Salaires et traitements moyens	16
27,860 954,832	5,937 186,768	2,350 71,137	10,810 356,097	5,647 196,208	248 8.441	Nbre '000\$	Total nombre d'employés	17
34,273	31,457	30,272	32,943	34,748	34,066	\$	Salaires et traitements Salaires et traitements moyens	18 19
7,552	1,552	705	2,523	2,965	65	Nbre	Chauffeurs contractants	20
784,877	175,850	82,233	335,598	324,792	10,471	'000\$	Versements	21
103,925	113,281	117,626	133,015	109,524	161,088	\$	Versements moyens	22

Ne comprend pas les avantages aux employés.
 Ne comprend pas les chauffeurs contractants.
 Autres que les employés de bureau.

Table 2.7

Motor Carriers of Freight, 1993: Revenue Equipment
Operated¹ by Province and Territory of Domicile, II
For-Hire Carriers

Tableau 2.7

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Matériel productif en service¹ selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui

For-fire Carriers		dom		age pour com	pte u autrui	
		New- found- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebe
	Canada	Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québe
			Number	- Nombre		
Straight Trucks - Camions						
Owned - Possédés	7,577	72	17	208	330	1,562
Leased - Loués	676	4	4	66	13	146
Road Tractors - Tracteurs routiers						
Owned - Possédés	26,966	100	44	620	1,077	6,264
Leased - Loués	4,093	4		34	147	768
Semi-Trailers and Full Trailers - Semi-remorques et remorques						
Owned - Possédés	80,878	242	46	1,378	4,294	16,18
Leased - Loués	16,011	69	70	145	557	2,204
Other revenue equipment - Autre matériel productif						
Owned - Possédés	6,898	36	1	193	140	2,838
Leased - Loués	779	•	-	13	60.00	58
Total						
Owned - Possédés	122,319	450	108	2,399	5,841	26,849
Leased - Loués	21,559	77	75	258	718	3,176
					British Columbia	Territories
	Ontario	Manitoba	Saskat-	Alberta	Coldinbia	
			chewan		Colombie-	Territoires
					Britannique	remiones
			Number	- Nombre		
Straight Trucks - Camions						
Owned - Possédés	2,709	546	245	1,130	705	53
Leased - Loués	234	16	9	92	92	30
Road Tractors - Tracteurs routiers						
Owned - Possédés	11,024	1,625	828	3,558	1,781	45
Leased - Loués	1,550	425	215	613	336	70
Semi-Trailers and Full Trailers - Semi-remorques et remorques						
Owned - Possédés	31,994	6,531	2,082	11,745	6,235	146
Leased - Loués	7,624	1,330	982	1,727	1,238	65
Other revenue equipment - Autre matériel productif						
Owned - Possédés	2,297	251	11	434	680	17
Leased - Loués	395	45	•	72	195	
Total						
Owned - Possédés	48,024	8,953	3,166	16,867	9,401	261
Leased - Loués	9,803	1,816	1,206	2,504	1,861	65

¹ Excludes equipment operated by owner-operators - Ne comprend pas le matériel productif exploité par les chauffeurs contractants.

Table 2.8 Motor Carriers of Freight, 1993: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile, For-Hire Carriers

Tableau 2.8

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui

	Total Distance		Straight Truck	ks		Road Tractors		
	Totale		Camions			Tracteurs routiers		
		Total	Owned & Leased	Operated by Owner Operator		Owned & Leased	Operated by Owner Operator	
		iotai	Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants	Total	Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants	
			('000	km) - (en millie	rs de km)			
Newfoundland - Terre-Neuve	23,551	3,222	3,072	150	20,328	8,605	11,723	
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	9,079	969	859	110	8,110	4,192	3,918	
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	126,754	11,621	8,926	2,696	115,133	63,151	51,981	
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	387,606	27,226	11,853	15,373	360,379	152,439	207,941	
Quebec - Québec	1,250,424	100,286	87,535	12,751	1,150,139	822,701	327,437	
Ontario	2,359,245	138,827	112,533	26,294	2,220,418	1,307,298	913,120	
Manitoba	588,756	27,737	19,317	8,420	561,019	317,386	243,633	
Saskatchewan	270,358	13,929	10,574	3,355	256,429	147,112	109,317	
Alberta	935,272	64,356	43,997	20,359	870,917	470,442	400,474	
British Columbia - Colombie-Britannique	604,440	64,777	36,367	28,410	539,662	210,152	329,510	
Territories - Territoires	19,320	2,607	2,607		16,713	5,433	11,280	
Canada	6,574,804	455,558	337,640	117,918	6,119,247	3,508,912	2,610,335	

Note: Some totals may not add due to rounding - Certains totaux ne sont pas juste à cause des données arrondies.

Table 2.9 Motor Carriers of Freight, 1993: Balance Sheet, For-Hire Carriers

		New- found- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebe
	Canada					
		Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québe
ASSETS:			\$'0	000		
O						
Current Assets: Cash, deposits and temporary investments	196,873	1,130	1,329	4,141	4,455	27,75
Accounts receivable	1,268,402	4,391	2,507	23,078	82,281	258,38
Prepaid expenses	113,323	947	65 226	2,169	6,450 12,557	20,51
Materials, supplies and other current assets	161,253	2,612	220	5,463	12,557	29,10
Total Current Assets	1,739,851	9,080	4,128	34,850	105,743	335,75
Fixed Assets - Original Cost (Motor Carrier Freight business):						
Land and buildings	566,741	8,861	985	10,261	32,303	98,55
Less accumulated depreciation	161,064	2,879	199	3,460	12,177	22,51
Revenue equipment - trucks, tractors, trailers	4,186,845	18,306	7,730	99,786	204,638	881,87
Less accumulated depreciation	2,522,335	12,321	5,911	64,212	124,485	490,88
Other equipment and operating property	414,490	3,780	215	9,255	19,720	64,19
Less accumulated depreciation	269,506	2,740	109	6,312	12,958	38,05
Fixed Assets - Original Cost (other than Motor Carrier Freight business)	91,082	91	19	732	3,175	20,66
Less accumulated depreciation	36,943	30	3	537	1,797	9,79
Other assets (intangibles, investments, deferred charges)	552,718	4,214	. 46	15,140	43,756	105,00
TOTAL ASSETS	4,561,879	26,364	6,901	95,503	257,920	944,79
LIABILITIES:						
Current Liabilities:						
Bank loans	308,875	1,436	432	7,783	12,575	63,93
Accounts payable	991,142	4,670	1,008	16,237	62,638	195,97
Current debt (include current portion of deferred income tax)	462,634	2,619	735	6,275	15,501	85,55
Total Current Liabilities	1,762,651	8,726	2,175	30,295	90,714	345,45
Long Term Debt:						
Mortgages	92,557	1,200	146	1,861	2,145	25,05
Equipment loans	643,077	4,937	227	21,359	20,431	149,56
Capital leases	102,547	630 244	41	2,163 2,939	6,384 2,369	29,31 25,22
Deferred taxes Other loans	139,891 495,774	2,905	705	18,126	48,922	78,77
Total Long Term Debt	1,473,847	9,916	1,118	46,449	80,252	307,93
TOTAL LIABILITIES	3,236,498	18,642	3,293	76,744	170,966	653,38
OWNER(S) EQUITY:						
Capital stock - preferred	159,425	687	1	495	5,593	51,03
Capital stock - common	150,180	146	753	130	17,784	49,35
Retained earnings	965,048	6,863	2,792	17,955	58,580	179,68
Other surplus	50,734	26	63	178	4,998	11,33
TOTAL EQUITY	1,325,387	7,722	3,608	18,759	86,955	291,40
TOTAL LIABILITIES AND OWNER(S) EQUITY	4,561,879	26,364	6,901	95,503	257,920	944,79

Note: Some totals may not add due to rounding

Tableau 2.9 Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Bilan, camionnage pour compte d'autrui

				British Columbia	Territories	
Ontario	Manitoba	Saskat- chewan	Alberta			
		Showan		Colombie- Britannique	Territoires	
			000\$			
						ACTIF:
81,618	6,228	4,828	41,456	22,655	1,277	Disponibilités: Encaisse, dépôts et placements à court terme
451,486	89,716	39,729	187,878	124,043	4,906	Comptes clients
34,046	8,267	5,897	21,696	12,670	606	Charges payées d'avance
54,020	7,031	2,648	26,213	18,728	2,651	Matériaux, fournitures et autres
621,170	111,241	53,101	277,244	178,096	9,441	disponibilités Total, disponibilités
			,	,	,,,,,	Immobilisations - Coût original
						(entreprise de transport):
190,946	35,399	15,387	134,613	34,622	4,813	Terrains et bâtiments
48,255	9,069	5,165	45,932	10,006	1,408	Moins amortissement cumulé
1,562,702	288,568	113,592	664,015	333,561	12,074	Matériel productif - camions, tracteurs, remorques
986,249	172,286	58,648	401,565	197,790	7,981	Moins amortissement cumulé
164,210	33,602	9,119	77,510	30,775	2,113	Autre matériel et biens d'exploitation
109,152	22,110	6,001	49,850	20,478	1,741	Moins amortissement cumulé
38,818	827	1,489	15,569	9,696	-	Immobilisations - Coût original (autres qu
13,371	587	332	7,025	3,464	_	pour l'entreprise de transport) Moins amortissement cumulé
178,079	33,617	8,807	106,201	50,328	7,520	Autres éléments d'actif (actifs incorporels, placements, frais différés)
1,598,898	299,202	131,349	770,777	405,341	24,831	TOTAL DE L'ACTIF
						PASSIF:
						Passif à court terme:
109,434	21,691	12,866	46,479	31,129	1,118	Emprunts bancaires
370,995	83,300	26,547	139,558	86,671	3,545	Comptes fournisseurs
168,817	37,561	. 16,112	72,034	55,788	1,641	Dettes à court terme (y compris portion actuelle de l'impôt sur le revenu reporté
649,246	142,553	55,525	258,071	173,588	6,305	Total du passif à court terme Dettes à long terme:
20.722	40.000	4.050	10.000	0.004	4 400	
30,732 225,098	10,989 40,988	1,356 15,605	13,980 120,663	3,931 43,806	1,166 396	Hypothèques Emprunts sur le matériel
20,178	11,170	5,867	7,577	19,128	138	Location-acquisition
44,150	16,718	3,762	32,889	11,165	391	Impôts reportés
186,228	14,623	10,421	87,658	47,324	84	Autres emprunts
506,387	94,487	37,011	262,767	125,354	2,175	Total, dettes à long terme
1,155,633	237,040	92,535	520,838	298,942	8,480	TOTAL DU PASSIF
						AVOIR DES PROPRIÉTAIRES:
48,820	9,590	2.068	39,047	2,090		Capital-actions - actions privilégiées
34,518	1,782	1,849	39,924	3,722	223	Capital-actions - actions ordinaires
344,232	50,636	34,694	159,675	94,167	15,762	Bénéfices non répartis
15,695	154	203	11,293	6,420	367	Autre excédent
443,265	62,162	38,814	249,939	106,399	16,352	TOTAL DE L'AVOIR DES PROPRIÉTAIRES
1,598,898	299,202	131,349	770,777	405,341	24,831	TOTAL DU PASSIF ET AVOIR DES PROPRIÉTAIRES

Note: Certains totaux ne sont pas juste à cause des données arrondies

Table 2.10

Motor Carriers of Freight, 1993: Fuel Consumption and Cost by Province and Territory of Domicile, For-Hire Carriers

Tableau 2.10

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui

	Carriers	Fuel Consumed	Total Cost ¹	Average Cost
	Reporting	Consumed	Cost	per Litre
	Transporteurs	Carburant	Coût	Coût moyen
	déclarants	consommé	total1	par litre
	No Nbre	Litres '000	\$'000	\$
Newfoundland - Terre-Neuve	12	5,297	2,302	.43
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	7	3,336	1,310	.39
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	43 59	34,968	14,817	.42 .44
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	366	78,274 440,552	.34,612 185,436	.42
Quebec - Québec Ontario	497	669,382	275,933	.42
Manitoba	53	152,884	62,503	.41
Saskatchewan	63	75,874	31,533	.42
Alberta	228	259,984	100.243	.39
British Columbia - Colombie-Britannique	245	128,301	51,421	.40
Territories - Territoires	7	4,174	1,865	.45
Canada	1,580	1 853 025	761,975	.41

¹ Includes fuel tax - Taxe sur le carburant comprise.

Note: Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 2.11

Motor Carriers of Freight, 1993: Financial
Performance Indicators, For-Hire Carriers, Canada

Tableau 2.11

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Indicateurs financiers du rendement, camionnage pour compte d'autrui, Canada

				% change
·		1992	1993	Variation en %
Total revenues - Recettes totales	\$'000	8,849,547	9,452,271	6.81
Asset turnover ratio - Rotation des capitaux		2.04	2.07	1.45
Operating ratio - Ratio d'exploitation		0.98	0.97	-1.02
Profit margin - Marge bénéficiaire		0.66	1.55	134.85
Operating profit rate of return - Rendement des bénéfices d'exploitation		5.73	7.33	27.92
Return on assets - Rendement de l'actif		1.35	3.22	138.52
Return on owner's equity - Rendement des capitaux propres		32.03	67.89	111.96
Return on long term capital employed - Rendement des capitaux à long terme utilisés		8.95	11.95	33.52
Current ratio - Coefficient de liquidité générale		1.04	0.99	-4.81
Long term debt ratio - Ratio d'autonomie financière à long terme		0.54	0.53	-1.85
Long term capital employed - Capitaux à long terme utilisés	\$'000	2,773,672	2,799,234	0.92
Interest coverage ratio - Ratio de couverture de l'intérêt		1.66	2.69	62.05
Gross Domestic Product at factor Cost(GDP) at 1986 Prices excluding the Truck Transport Industries - Produit Intérieur brut au coût des facteurs aux prix de 1986 excluant les industries du				
camionnage par camion	\$'000,000	496,553	509,564	2.62

Chapter 3

Commodity Origin and Destination Statistics

Chapitre 3

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises

For-Hire Trucking Intercity Activity of Canadabased Carriers

3.1 - Summary of Domestic and Transborder Activity

1993 was a year that brought improved conditions to the Canadian for-hire trucking industry, returning output to pre-recession levels. The tonnage hauled for distances greater than 24 kilometres by Canada-based for-hire trucking companies reached 173.4 million tonnes in 1993. almost the level recorded in 1990 when 174.2 million tonnes were hauled. This marked an increase of 16% compared to the 1992 level. The truckers performed substantially more tonnes-kilometres in 1993, reflecting an equally high increase (16%) from 1992. Tonne-kilometres reached a four-year high at 84.6 billion. Trucking companies also earned more revenues than in each of the previous three vears. The revenues earned for intercity haulage reached \$7.6 billion, up 12% from the previous year. Almost 28 million shipments were moved by truck in 1993, virtually no change from 1992 but down from almost 30 million in 1990.

Most industry indicators showed increases from 1992 (see Table 3.1). The average weight per shipment increased from 5 410 kg in 1992 to 6 208 kg in 1993, up 15%. Freight has been trucked greater distances each year since 1990. The average distance per shipment has increased 20 km from 661 km in 1990 to 681 km in 1993. The exception was the average revenue earned per tonnekilometre, which showed a sharp drop of 26% compared to 1992 following two years of healthy growth.

Table 3.1 Summary of Canada-based Carriers' Domestic and Transborder¹ Trucking Activity

Transport interurbain de marchandises pour compte d'autrui par les transporteurs domiciliés au Canada

3.1 - Sommaire du trafic intérieur et transfrontalier

L'année 1993 a amené un redressement de la situation de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui, qui s'est traduit par un retour aux niveaux de production antérieurs à la récession. Les marchandises acheminées sur des distances supérieures à 24 kilomètres par les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont atteint 173,4 millions de tonnes en 1993, soit presque le niveau enregistré en 1990 (174,2 millions de tonnes). Cela représente une augmentation de 16 % par rapport à l'année précédente. En 1993, les transporteurs ont enregistré une hausse sensible, de 16 % également, du nombre de tonnes-kilomètres (84,6 milliards), soit un sommet inégalé en quatre ans. Les transporteurs routiers ont en outre touché des recettes supérieures à celles de chacune des trois années précédentes. Les recettes au titre du transport interurbain de marchandises se sont chiffrées à 7,6 milliards de dollars, en progression de 12 % comparativement à 1992. Presque 28 millions d'expéditions ont été effectuées par camion en 1993, soit un niveau quasi inchangé par rapport à 1992 et un recul comparativement au niveau de presque 30 millions d'expéditions en 1990.

La plupart des indicateurs industriels ont fait état d'augmentations par rapport à 1992 (voir le tableau 3.1). Le poids moyen des chargements est passé de 5 410 kg en 1992 à 6 208 kg l'année suivante, soit un accroissement de 15 %. Chaque année depuis 1990, les marchandises ont été transportées sur des distances de plus en plus grandes. La distance moyenne parcourue par expédition s'est accrue de 20 km, passant de 661 km en 1990 à 681 km en 1993. Seules les recettes moyennes par tonnekilomètre ont diminué : après deux années de croissance soutenue, elles ont marqué une baisse prononcée de 26 % comparativement à 1992.

Tableau 3.1 Sommaire du trafic intérieur et transfrontalier1 des transporteurs domiciliés au Canada

	1990	1991	1992	1993	Variation 1993/1992	
					%	
Revenues (\$ 000,000)	6,750	6.579	6.722	7,562	12	Recettes (\$ 000,000)
Tonnes (000 000)	174.2	150.6	149.5	173.4	16	Tonnes (000 000)
Tonne-km (000 000)	77 800	70 624	72 947	84 613	16	Tonnes-km (000 000)
Shipments (000,000)	29.9	29.1	27.6	27.9	1	Expéditions (000,000)
Revenue per Tonne (\$)	833.72	864.99	925.76	948.23	2	Recettes par Tonne (\$)
Revenue per Tonne-km (\$)	3.77	3.96	4.44	3.29	-26	Recettes par Tonne-km (\$)
Revenue per Shipment (\$)	225.38	226.23	243.24	270.75	11	Recettes par expédition (\$)
Weight per Shipment (kg)	5 817	5 178	5 410	6 208	15	Poids par expédition (kg)
Distance per Shipment (km)	661	664	672	681	1	Distance par expédition (km)

For information on Canada-United States activity, see section 3 of this chapter. - Pour plus de renseignements sur l'activité entre le Canada et les États-Unis, voir la section 3 de ce chapitre.

The Motor Carriers of Freight Quarterly Survey² reported an improvement in the industry operating ratio (an index of operating efficiency calculated by dividing operating expenses by operating revenues) for the Canada-based for-hire trucking companies (with annual operating revenues of \$1 million or more). The operating ratio improved from 0.98 in 1990 to 0.96 in 1992 and 1993.

In 1993, the overall economic indicators showed the Canadian economy was improving. Statistics Canada's Industry Measures and Analysis Division³ reported that transportation and storage services advanced in 1993 due to higher shipments by manufacturers and wholesalers. Goods production grew in 1993; the first annual increase since 1989. Despite the advance, production remained lower than its 1989 level. The strength in goods production was concentrated in manufacturing which was responsible for almost 80% of the overall advance. Agriculture and mining also showed strong gains. Elsewhere, output of forestry edged ahead while construction and fisheries declined.

The gain in manufacturing was widespread. Output of durable goods jumped, led by a gain in the production of transportation equipment. Manufacturers of motor vehicles and parts both increased production. Manufacturers of primary metals boosted their output following slower gains in the previous two years. Producers of primary steel raised outputs, aided by higher shipments of iron and steel to the automobile and steel pipe and tube industries, as well as to wholesalers and foreign markets.

Production of machinery rose following declines in the previous three years. Wood production and electrical and electronic production also rose, helped by strong exports. Manufacturers of chemical and paper and allied products increased. Output of mining, quarrying and oil wells rose after slow growth in the previous two years. Drilling activities jumped with increased production of crude oil and natural gas. Output of mining industries dropped reflecting a generalised weakness in metal mines. The overall decline, however, was moderated by an increase in coal mines. Output of agriculture rose, led by an increase in field crops. Crops of almost all types grew in 1993, with one exception being the wheat crop which fell again after being affected by poor weather in 1992. Construction activity fell for a fourth consecutive year.

In its annual report for 1993, the National Transportation Agency of Canada reported that rationalization within the trucking industry continued with the objective of achieving flexible operations to meet the rapidly evolving market needs. Fewer bankruptcies were also reported in 1993 compared to 1992. The For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey observed that 33

Les données de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises² font ressortir une amélioration du ratio d'exploitation (un indice de l'efficacité de l'exploitation qui est obtenu en divisant les dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation) des transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada (ayant des recettes d'exploitation annuelles de 1 million de dollars ou plus). Le ratio d'exploitation est passé de 0,98 en 1990, à 0,96 en 1992 et 1993.

En 1993, les indicateurs économiques globaux ont fait état d'une amélioration de l'économie canadienne. Selon la Division des mesures et de l'analyse des industries³ de Statistique Canada, les services de transport et d'entreposage ont connu une progression de 1993 en raison de la hausse des expéditions effectuées par les fabricants et les grossistes. La production de biens s'est accrue en 1993, marquant la première hausse annuelle depuis 1989. En dépit de cette avance, le niveau de production est demeuré inférieur à celui de 1989. La vigueur de la production de biens a été concentrée dans le secteur manufacturier qui a compté pour près de 80 % des gains totaux. L'agriculture et l'exploitation minière ont également affiché une croissante soutenue. L'industrie forestière a enregistré des gains, tandis que le bâtiment et les pêches ont accusé un recul.

Les gains enregistrés dans le secteur secondaire ont été généralisés. La production de biens durables a bondi, stimulée par une hausse de la production du matériel de transport. La production des fabricants de véhicules automobiles et des fabricants de pièces a augmenté. Les fabricants de métaux primaires ont accru leur production, après le ralentissement de la croissance enregistré au cours des deux années précédentes. Les producteurs d'acier primaire ont augmenté leur production, celle-ci ayant été stimulée par la hausse des expéditions de fer et d'acier destinées aux producteurs automobiles et aux fabricants de tuyaux et tubes en acier, ainsi qu'aux grossistes et aux marchés étrangers.

La production de machinerie s'est accrue, après les diminutions enregistrées au cours des trois années précédentes. La production de bois de même que la production d'appareils électriques et électroniques ont également progressé, stimulées par la hausse des exportations. Les fabricants de produits chimiques. de papier et de produits connexes ont enregistré un accroissement de leur production. La production des mines, des carrières et des puits de pétrole a progressé, après une faible croissance au cours des deux années précédentes. Les activités de forage ont marqué un bond en raison de l'intensification de la production de pétrole brut et de gaz naturel. La production minière a chuté à cause de la faiblesse générale de la production des mines de métaux. Cette baisse globale a cependant été tempérée par l'augmentation de la production houillère. La production agricole a augmenté grâce à la hausse des récoltes. Les récoltes de presque tous les types se sont accrues en 1993, la seule exception ayant été les récoltes de blé qui ont enregistré une nouvelle baisse attribuable aux conditions météorologiques défavorables en 1992. Dans le bâtiment, l'activité a diminué pour la quatrième année consécutive.

Dans sa revue annuelle de 1993, l'Office national des transports du Canada a fait état de la poursuite de la rationalisation du secteur du transport routier, l'objectif étant d'assouplir l'exploitation de manière à répondre aux besoins du marché en évolution rapide. Le nombre de faillites déclarées en 1993 a été inférieur à celui de 1992. Selon les résultats de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des

² Refer to Chapter 2 for further details about this survey.

³ Gross Domestic Product by Industry - December 1993, Statistics Canada Catalogue 15-001, Vol. 7, No. 12, March 1994.

² Pour plus de détails sur cette enquête, lire le Chapitre 2.

Produit intérieur brut par industrie, décembre 1993, nº 15-001 au catalogue de Statistique Canada, vol. 7, nº 12, mars 1994.

companies closed their doors between 1992 and 1993. In 1993, 977 companies (97%) were sampled out of the in-scope population of 1.012 companies.

marchandises), 33 entreprises ont fermé leurs portes entre 1992 et 1993. En 1993, 977 entreprises (97 %) ont été échantillonnées sur une population admissible de 1 012 entreprises.

The universe of the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey is derived from the Motor Carriers of Freight Survey (see Chapter 2) and is comprised of Canada-based for-hire trucking companies with annual intercity revenues of \$1 million or more. In 1993, there were four fewer large carriers and 76 more medium-sized carriers in the survey frame than in 1992. The information presented in this chapter relates to the intercity operations (movements of 24 km or more) of the Canada-based for-hire trucking companies earning \$1 million or more in intercity trucking.

L'univers de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) est tiré de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (lire le Chapitre 2) et se compose de transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada dont les recettes annuelles au titre du transport interurbain se sont élevées à 1 million de dollars ou plus. En 1993 l'univers de l'enquête a compté quatre grands transporteurs de moins et 76 transporteurs moyens de plus qu'en 1992. Les données présentées dans ce chapitre portent sur les mouvements interurbains (effectués sur des distances de 24 km ou plus) des transporteurs routiers domiciliés au Canada avant touché des recettes de 1 million de dollars ou plus au titre du transport interurbain des marchandises.

For information describing the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey, its methodology and the reliability of the estimates, refer to Chapter 6 - Survey Methodology and Data Limitations.

Pour plus de détails sur l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), la méthodologie et la fiabilité des estimations, lire le Chapitre 6 portant sur la méthodologie d'enquête et les contraintes liées aux données

Table 3.2 For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey - Coverage

Tableau 3.2 L'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) - couverture

Target Population	No. companies 1992 No. compagnies	No. companies 1993 No. compagnies	Population cible
Class I	118	114	Catégorie I
Class II	822	898	Catégorie II
Total	940	1,012	Total

Class I: annual intercity revenues over \$12 million. - Catégorie I: Recettes annuelles au titre du transport interurbain de plus de 12 millions de dollars Class II: annual intercity revenues from \$1 million to \$12 million - Catégorie II: Recettes annuelles au titre du transport interurbain variant entre 1 million et 12 millions de dollars.

Almost 65% of the Canada-based companies offering for-hire trucking services whose annual operating revenues were \$1.0 million or more had intercity transportation revenues also over \$1.0 million. In terms of transportation revenues, the companies covered by the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey represented 82% of the for-hire trucking industry (see Chapter 2, table 2.1).

Presque 65 % des transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ayant des recettes d'exploitation annuelles de 1 million de dollars ou plus ont également déclaré des recettes de plus de 1 million de dollars au titre du transport interurbain. En ce qui concerne les recettes tirées du transport, les entreprises visées par l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) ont représenté 82 % du secteur du transport routier pour compte d'autrui (lire le Chapitre 2, tableau 2.1).

Table 3.3 Size of the For-Hire Trucking Industry (Annual Operating Revenues Over \$1 million)

Tableau 3.3 Taille du secteur du camionnage pour compte d'autrui (recettes d'exploitation annuelles de plus de \$1 million)

Target Population	No. companies 1990 No. compagnies	No. companies 1991 No. compagnies	No. companies 1992 No. compagnies	No. companies 1993 No. compagnies	Population cible
Over \$1.0 million	1,350	1,427	1,460	1,580	Plus de \$1.0 millions

Source: Annual Motor Carriers of Freight Survey, Table 2.1 (page 27). - Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, tableau 2.1 (page 27).

In 1993, over 173 million tonnes of freight were moved distances greater than 24 km by Canada-based for-hire trucking companies. The majority of this freight was moved within Canada; 85% of all shipments representing 140 million tonnes (81%) had both origin and destination in Canada. The rest of the shipments were almost equally divided between shipments originating in Canada destined for the United States and those originating in the United States destined for Canada. The proportion of revenues earned from domestic traffic has been declining steadily over the past three years. In 1990, 74% of the revenues earned were from domestic movements; in 1993, the figure was down to 67%. Of the revenues earned on transborder movements, the freight carried to the U.S. generated slightly more revenues than the freight hauled into Canada. While 60% less tonnage was trucked from the United States by Canada-based carriers as they hauled southbound, the average revenue per tonne-kilometre was double for movements originating in the U.S. compared to those originating in Canada.

3.2 - Domestic Trucking Activity

Canada-based domestic for-hire intercity trucking turned around in 1993. After a three year decline, domestic activity increased, almost returning to pre-recession levels. The volume of tonnage hauled across the nation reached 140 million tonnes, up 14% compared to 1992 and nearing the 1990 volume of 149 million tonnes. These carriers performed 52 billion tonne-kilometres, an increase of 9% compared to the previous year. Revenues were also up 7% in 1993. In contrast, the number of shipments dropped marginally from 1992. The average revenue per shipment grew to \$212 in 1993, the highest since 1990. The average weight per shipment (5 912 kg) also marked the heaviest since 1990.

Table 3.4

Domestic Trucking Activity Rebounds from Decline in 1992

En 1993, plus de 173 millions de tonnes de marchandises ont été acheminées sur des distances supérieures à 24 km par les transporteurs routiers domiciliés au Canada. La majeure partie du fret a été transportée en territoire canadien : 85 % des expéditions totales représentant 140 millions de tonnes de marchandises (81 %) provenaient du Canada et étaient destinées à ce pays. Quant au reste, il a consisté en parts presque égales en expéditions en provenance du Canada destinées aux États-Unis et en expéditions provenant des États-Unis destinées au Canada. La proportion des recettes au titre du transport intérieur a constamment diminué au cours des trois dernières années. En 1990, 74 % des recettes ont été tirées des mouvements intérieurs: en 1993, cette proportion était tombée à 67 %. En ce qui concerne les recettes au titre des mouvements transfrontaliers, les marchandises transportées aux États-Unis ont engendré des recettes légèrement supérieures à celles du fret transporté au Canada. Bien que le tonnage des marchandises en provenance des États-Unis rapportées par les transporteurs domiciliés au Canada dans leurs déplacements nord-sud ait accusé un écart vers le bas de 60 %, les recettes moyennes par tonne-kilomètre tirées des mouvements en provenance des États-Unis ont été deux fois plus élevées que les recettes au titre des mouvements en provenance du Canada.

3.2 - Trafic intérieur

Le transport interurbain de marchandises pour compte d'autrui effectué par les transporteurs domiciliés au Canada s'est intensifié en 1993. Après trois années de recul, le trafic intérieur s'est amélioré et a presque atteint les niveaux antérieurs à la récession. Le volume des marchandises transportées au Canada s'est chiffré à 140 millions de tonnes, soit une hausse de 14 % par rapport à 1992 et presque l'équivalent du niveau enregistré en 1990 (149 millions de tonnes). Ces transporteurs ont enregistré 52 milliards de tonnes-kilomètres, soit une hausse de 9 % comparativement à l'année précédente. Les recettes ont également augmenté de 7 % en 1993. En revanche, le nombre d'expéditions a accusé une baisse légère par rapport à 1992. Les recettes moyennes par expédition sont passées à 212 millions de dollars en 1993, soit le niveau le plus élevé depuis 1990. Le poids moyen par expédition (5 912 kg) a également affiché la croissance la plus soutenue depuis 1990.

Tableau 3.4 Le trafic intérieur s'intensifie après un recul en 1992

	1990	1991	1992	1993	Variation 1992/1991	
			,		%	
Revenues (\$ 000,000)	4,976	4,730.2	4,703	5,050.1	7	Recettes (\$ 000,000)
Tonnes (000 000)	149.3	126.4	123.1	140.4	14	Tonnes (000 000)
Tonne-km (000 000)	54 700	47 709	47 700	51 974	9	Tonnes-km (000 000)
Shipments (000,000)	26.6	25.7	24.0	23.7	-1	Expéditions (000,000)
Revenue/Shipment (\$)	186.99	184.28	195.64	212.69	9	Recettes/Expédition (\$)
Weight/Shipment (kg)	5 611	4 927	5 121	5 912	15	Poids/Expédition (kg)

Regional Overview

These trucking companies delivered almost 85% of the domestic intercity freight tonnage within the region in which the company picked up the shipment. Of the five Canadian regions, the Atlantic region had the highest proportion of intra-regional tonnage with 90%. Quebec had the lowest proportion of intra-regional tonnage (74%), indicating that one-quarter of the tonnage originating in Quebec was trucked to another region of the country.

Aperçu régional

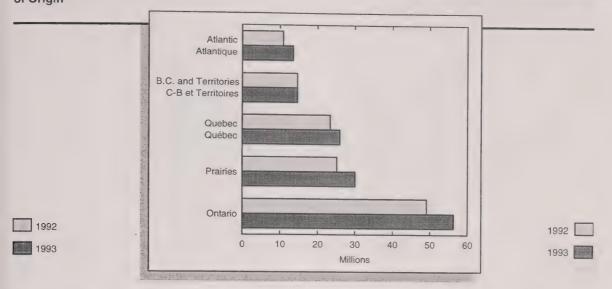
Ces transporteurs routiers ont effectué presque 85 % des expéditions interurbaines en territoire canadien, dans la région même de cueillette. Sur les cinq régions du Canada, la région de l'Atlantique a compté pour la proportion la plus élevée du tonnage intrarégional, soit 90 %. Le Québec a enregistré la proportion la plus faible du tonnage intrarégional (74 %), le quart du fret en provenance du Québec ayant été acheminé vers d'autres régions du Canada.

Figure 3.1

Tonnes of Freight, by Region of Origin

Figure 3.1

Tonnage selon la région d'origine



These carriers earned over half of their intercity freight revenues from intra-regional movements. Close to \$3.0 billion of their freight revenues (58% of the domestic total) were earned from trucking freight within the region in which it originated.

Atlantic Region

Traffic originating from the Atlantic region showed the largest gains compared to 1992 of all the Canadian regions. Although the Atlantic region's share (10%) of the country's originating freight was practically the same as the previous year, freight tonnage originating from the Atlantic region was up by 25% from 1992, reaching 13.5 million tonnes. The revenues generated from these movements, \$407 million, increased 17% from 1992. All the Atlantic provinces' economies showed gains in 1993 over 1992; New Brunswick had its best performance since 1987.⁴ The growth in manufacturing resulted in an increased demand for trucking services in New Brunswick.

The Atlantic region showed the highest concentrations in intra-regional traffic of all regions of Canada: 90% for tonnage and 75% revenues. This is partly due to the industries prevalent in the Atlantic provinces. Crude wood materials represented the highest proportion of tonnage trucked intra-regionally in the Atlantic region, reflecting the strength of the forest products industry. In 1993, over 2.3 million tonnes of crude wood materials were trucked within the Atlantic region, up from 1.4 million tonnes in 1992. Petroleum and coal products placed a close second in tonnage trucked intra-regionally, measuring 2.1 million

Ces transporteurs ont retiré plus de la moitié de leurs recettes au titre du trafic interurbain des mouvements intrarégionaux. Le transport de marchandises dans la région d'origine a représenté plus de 3 milliards de dollars de recettes (sòit 58 % du total au titre du trafic intérieur).

Région de l'Atlantique

De toutes les régions du Canada, c'est celle de l'Atlantique qui a affiché les gains les plus appréciables du trafic en provenance de la région par rapport à 1992. Bien que la proportion du fret en provenance du Canada que représente cette région (10 %) soit demeurée quasi inchangée depuis 1992, le tonnage des marchandises en provenance de la région de l'Atlantique a augmenté de 25 % pour atteindre 13,5 millions de tonnes. Les recettes tirées de ces mouvements, soit 407 millions de dollars, ont augmenté de 17 % par rapport à 1992. Les économies de toutes les provinces de l'Atlantique ont enregistré des gains entre 1992 et 1993, le Nouveau-Brunswick avant connu son meilleur rendement depuis 1987.4 La croissance du secteur secondaire s'est traduite par un accroissement de la demande de services de camionnage au Nouveau-Brunswick.

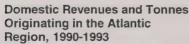
La région de l'Atlantique a présenté une concentration du trafic intrarégional supérieure à celle de toutes les autres régions du Canada, soit 90 % pour le tonnage et 75 % pour les recettes. Cela tient en partie à la nature des activités économiques dominantes dans les provinces de l'Atlantique. Les matières de bois brutes ont représenté la proportion la plus élevée du fret intrarégional dans cette région, ce qui reflète la vitalité du secteur des produits forestiers. En 1993, plus de 2,3 millions de tonnes de matières de bois brutes ont été transportées par camion dans la région de l'Atlantique, contre 1,4 million de tonnes l'année précédente. Les expéditions de produits du pétrole et de la houille

The Daily: Major Release: Provincial Real Gross Domestic Product by Industry, 1984-1993, Statistics Canada Catalogue 11-001E (October 13, 1994).

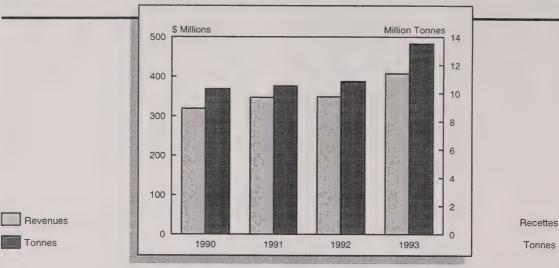
Le Quotidien : Produit intérieur brut réel provincial par industrie, 1984-1993, nº 11-001F au catalogue de Statistique Canada (13 octobre 1994).

Figure 3.2

Figure 3.2



Recettes et tonnage intérieurs, en provenance de l'Atlantique, 1990-1993



tonnes in 1993 compared to 1.6 million tonnes in 1992. In terms of revenues generated from intra-regional movements, these two commodities represented 17% of the intra-regional revenues, with \$21.4 million for the *crude wood materials* and \$29.2 million for the *petroleum and coal products.* (See Table 3.10.)

Almost 1.4 million tonnes of freight were trucked out of the Atlantic region in 1993, up 13% from 1992. For freight trucked outside of the Atlantic region, Quebec was the destination for 57% of the freight trucked from the Atlantic region to Quebec. Ontario was the second most popular destination, receiving 41% of the Atlantic region's interregional freight.

As a destination, the Atlantic region received 1.9 million tonnes of freight from other Canadian regions. Quebec (962 402 tonnes) and Ontario (881 053) were the primary sources for the inter-regional freight trucked into the Atlantic region.

Quebec

About one-fifth (26 million tonnes) of the freight moved by truck within Canada originated in Quebec. The freight volume showed an increase of 11% compared to 1992. Three-quarters of the tonnes of truck freight originating in Quebec remained in the province, the lowest proportion of intra-regional tonnage recorded in the country. Only half of the \$971 million in revenues earned from domestic truck movements originating in Quebec were from intra-regional movements.

se sont classées au deuxième rang à l'échelle intrarégionale, soit 2,1 millions de tonnes en 1993 comparativement à 1,6 million de tonnes un an plus tôt. Sur le plan des recettes tirées des mouvements intrarégionaux, ces deux types de produits ont compté pour 17 % des recettes, soit 21,4 millions de dollars dans le cas des *matières de bois brutes* et 29,2 millions de dollars pour les *produits du pétrole et de la houille*. (Lire le tableau 3.10.)

Presque 1,4 million de tonnes de marchandises ont été transportées hors de la région de l'Atlantique en 1993, soit une hausse de 13 % par rapport à l'année précédente. En ce qui concerne les marchandises transportées hors de la région de l'Atlantique, le Québec a été la destination de 57 % du tonnage effectué entre la région de l'Atlantique et le Québec. L'Ontario s'est classé au deuxième rang, avec 41 % du fret interrégional en provenance de la région de l'Atlantique.

La région de l'Atlantique a reçu 1,9 million de tonnes de marchandises en provenance des autres régions du Canada. Le Québec (962 402 tonnes) et l'Ontario (881 053 tonnes) ont été les principaux points d'origine du fret interrégional acheminé par camion dans la région de l'Atlantique.

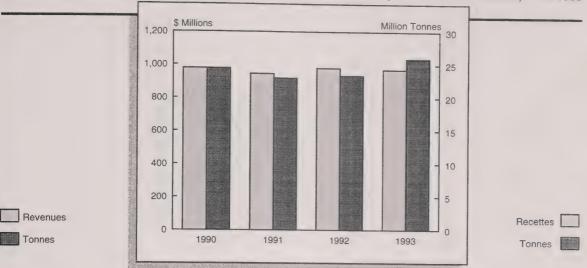
Québec

Le cinquième environ (26 millions de tonnes) des marchandises transportées par camion au Canada provenait du Québec. Le volume de fret dans cette province a augmenté de 11 % par rapport à 1992. Les trois quarts du tonnage en provenance du Québec ont été expédiés dans cette province, soit la proportion la plus faible enregistrée au Canada sur le plan du tonnage intrarégional. Les mouvements intrarégionaux ont représenté seulement la moitié des recettes de 971 millions de dollars tirées du trafic intérieur en provenance du Québec.

Figure 3.3

Domestic Revenues and Tonnes Originating in Quebec, 1990-1993 Figure 3.3

Recettes et tonnage intérieurs, en provenance du Québec, 1990-1993



The intra-regional tonnage reached 19.1 million tonnes in 1993, up from 17.4 million tonnes in 1992. Crude wood materials trucked within Quebec registered 3.1 million tonnes, up 24% from the 2.5 million tonnes recorded in 1992 and just over 16% of the Quebec's intraregional tonnage. A high proportion of the revenues earned on intra-Quebec movements was generated from trucking textile fabricated materials; the revenues earned were \$91 million while the tonnage was 1.7 million.

Quebec registered more inter-regional freight than any other region of the country. Over 80% of Quebec's inter-regional truck freight (or 22% of its total originating tonnage) was destined for Ontario. Another 14% of the tonnage of freight trucked out of Quebec went to the Atlantic region. While wood fabricated materials ranked first in terms of the inter-regional tonnage originating from Quebec with 744 thousand tonnes, it was only slightly ahead of second place general freight (668 thousand tonnes).

Ontario

Ontario's for-hire trucking industry showed modest growth in 1993. The tonnage of domestic freight that originated from Ontario increased to 56.2 million tonnes, up from 49.1 million tonnes in 1992. The trucking companies earned revenues of \$1.9 billion for hauling domestic freight that originated in Ontario in 1993, up 6% from the previous year.

Freight that was moved between Ontario locations (intra-regional) represented 86% of the truck tonnage

Le tonnage intrarégional a atteint 19,1 millions de tonnes en 1993, comparativement à 17,4 millions de tonnes un an plus tôt. Les matières de bois brutes transportées par camion au Québec ont enregistré 3,1 millions de tonnes, soit une hausse de 24 % par rapport aux 2,5 millions de tonnes enregistrées en 1992 et un peu plus de 16 % du tonnage intrarégional du Québec. Une forte proportion des recettes au titre des mouvements effectués à l'intérieur du Québec est attribuable aux demi-produits en textiles. Les recettes tirées de cette source se sont chiffrées à 91 millions de dollars, et le tonnage s'est élevé à 1,7 million de

Au Québec, le fret interrégional a été supérieur à celui de toutes les autres régions du Canada. Plus de 80 % des marchandises acheminées par les transporteurs du Québec à l'échelle interrégionale (ou 22 % du tonnage total en provenance du Québec) étaient destinées à l'Ontario. De plus, la région de l'Atlantique a reçu 14 % du tonnage acheminé hors du Québec. Bien que les demi-produits en bois se soient classés au premier rang sur le plan du tonnage interrégional en provenance du Québec (744 mille tonnes), les marchandises générales ont suivi de très près (668 mille tonnes).

Ontario

L'industrie ontarienne du camionnage pour compte d'autrui a connu une croissance modérée en 1993. Le nombre de tonnes de fret intérieur en provenance de l'Ontario est passé à 56,2 millions de tonnes, comparativement à 49,1 millions de tonnes en 1992. Les entreprises de camionnage ont touché des recettes de 1,9 milliard de dollars au titre du trafic intérieur en provenance de l'Ontario en 1993, soit une hausse de 6 % par rapport à l'année précédente.

Les marchandises transportées en Ontario (fret intrarégional) ont représenté 86 % du tonnage provenant de cette

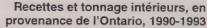
Figure 3.4

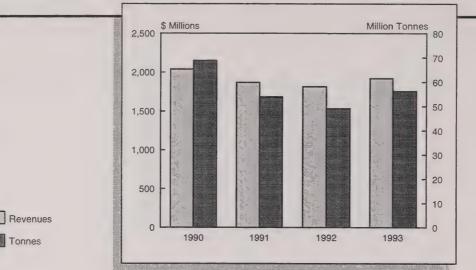
Domestic Revenues and Tonnes Originating in Ontario, 1990-1993

Figure 3.4

Recettes

Tonnes





originating in Ontario. Revenues from intra-Ontario movements accounted for 54% of the revenues generated from truck movements originating in Ontario. *Crude non-metallic minerals* represented almost 30% of the freight, or 14.0 million tonnes, trucked within Ontario.

Ontario's **inter-regional** freight was primarily trucked to Quebec. Seventy-two percent of the inter-regional freight (5.7 million tonnes), or 10% of Ontario's total freight, was trucked from Ontario to Quebec. This represents *General freight* was the main commodity trucked out of Ontario; the 1.1 million tonnes of *general freight* represented one-seventh of the inter-regional freight trucked from Ontario.

Prairies

Economic conditions varied across the Prairie provinces in 1993. The economies of Alberta and Saskatchewan expanded faster than the rest of Canada mainly due to a surge in the oilpatch and a strong agricultural output. Manitoba recorded a drop in production as heavy rains spoiled wheat crops.⁵ The Prairie region showed healthy increases in the volume of originating freight and also in the revenues earned for its transportation. The tonnage originating in the Prairies grew to 30 million tonnes up from 25 million tonnes the previous year. Transportation freight revenues were up by 16%, increasing to \$1.1 billion.

Intra-regional traffic was substantial in the Prairie region; 86% of the tonnage of truck freight originating from

province. Les recettes tirées des mouvements intrarégionaux ont représenté 54 % des recettes au titre des mouvements en provenance de l'Ontario. Les *minéraux bruts non métalliques* ont compté pour presque 30 % du fret transporté en Ontario (14,0 millions de tonnes).

Le fret **interrégional** était surtout destiné au Québec. Soixante-douze pour cent du fret interrégional (soit 5,7 millions de tonnes ou 10 % du fret total de l'Ontario) ont été transportés entre l'Ontario et le Québec. Le fret ordinaire a été le principal type de marchandise transporté hors de l'Ontario. Les 1,1 million de tonnes de fret ordinaire ont figuré pour le septième du fret interrégional en provenance de l'Ontario.

Prairies

Les conditions économiques ont varié dans toutes les provinces des Prairies en 1993. Les économies de l'Alberta et de la Saskatchewan ont connu une croissance plus rapide que celles du reste du Canada, en raison surtout d'une augmentation considérable de la production pétrolière et d'une excellente production agricole. Le Manitoba a enregistré une baisse de sa production en raison des fortes pluies qui ont détruit les récoltes de blé. Dans la région des Prairies, le volume des marchandises en provenance de cette région et les recettes à ce titre ont marqué des augmentations soutenues. Le volume des marchandises en provenance des Prairies est passé de 25 millions de tonnes en 1992 à 30 millions de tonnes en 1993. Les recettes au titre du fret ont crû de 16 %, passant à 1,1 milliard de dollars.

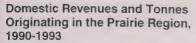
Le trafic **intrarégional** a été important dans la région des Prairies. Quatre-vingt-six pour cent des tonnes de marchandises

The Daily: Major Release: Provincial Real Gross Domestic Product by Industry, 1984-1993, Statistics Canada Catalogue 11-001E (October 13, 1994).

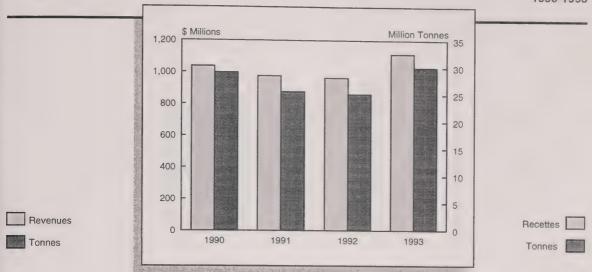
Le Quotidien: Produit intérieur brut réel provincial par industrie, 1984-1993, nº 11-001F au catalogue de Statistique Canada (13 octobre 1994).

Figure 3.5





Recettes et tonnage intérieurs, en provenance de la région des Prairies, 1990-1993



the Prairie provinces remained in the region. In terms of tonnage, petroleum and coal products and coal, crude petroleum and related crude products were the main commodities trucked within the region. Together, they represented over a third of the tonnage trucked intraregionally.

The tonnage of petroleum and coal products was also notable in inter-regional traffic originating from the Prairies. The tonnage of the petroleum and coal products (917 thousand tonnes) was more than double other food. food materials and food preparations (384 thousand tonnes) which placed second.

British Columbia and the Territories

While British Columbia's economy advanced again in 1993, mining setbacks curbed growth in the Northwest Territories. The closure of the Faro mines significantly deteriorated the Yukon economy.6 In 1993, there was no increase in the volume of truck freight originating from the Pacific region (British Columbia, Yukon Territory and Northwest Territories). The intra-regional freight tonnage was down 4% from 1992 but still accounted for 81% of freight tonnage originating from the Pacific region. Crude wood materials represented the highest tonnage of intraregional movements, marking one-third of the tonnage. Wood fabricated materials ranked second highest in tonnage for intra-regional traffic. Together, almost onequarter of the revenues generated from intra-regional freight trucking were earned from trucking crude wood and wood fabricated materials.

transportées par camion en provenance des Prairies ont été expédiées dans cette région. Sur le plan du tonnage, les produits du pétrole et de la houille ainsi que la houille, le pétrole brut et les produits bruts connexes ont été les principales marchandises transportées par camion dans cette région. Globalement, ces marchandises ont représenté plus du tiers du tonnage acheminé par camion à l'échelle intrarégionale.

Le tonnage des produits du pétrole et de la houille a également été élevé en ce qui concerne le trafic interrégional en provenance des Prairies. Ce tonnage (917 mille tonnes) a représenté plus du double de celui des autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires (384 mille tonnes) qui se sont classés au deuxième rang.

Colombie-Britannique et Territoires

Quoique l'économie de la Colombie-Britannique se soit de nouveau améliorée en 1993, le repli de l'activité minière a entravé la croissance dans les Territoires du Nord-Ouest. La fermeture des mines Faro a sensiblement affecté l'économie du Yukon⁶. En 1993, la région du Pacifique (Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest) n'a enregistré aucune augmentation du volume des marchandises transportées par camion en provenance de cette région. Le tonnage intrarégional a diminué de 4 % par rapport à 1992, mais il a néanmoins compté pour 81 % du tonnage provenant de la région du Pacifique. Les matières de bois brutes ont représenté la part la plus importante du tonnage intrarégional, soit le tiers du total. Les demi-produits en bois se sont classés au deuxième rang pour le trafic intrarégional. Globalement, près du quart des recettes au titre du transport routier intrarégional a été tiré des matières de bois brutes et des demi-produits en bois.

The Daily: Major Release: Provincial Real Gross Domestic Product by Industry, 1984-1993, Statistics Canada Catalogue 11-001E (October 13, 1994).

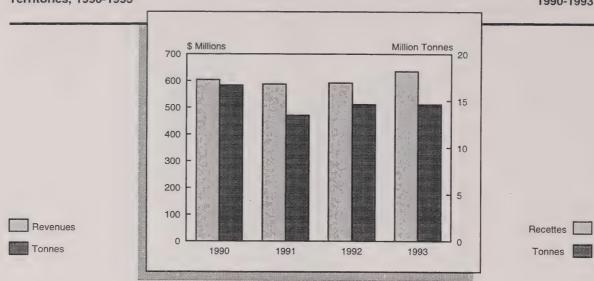
Le Quotidien : Produit intérieur brut réel provincial par industrie, 1984-1993, nº 11-001F au catalogue de Statistique Canada (13 octobre 1994).

Figure 3.6

Figure 3.6

Domestic Revenues and Tonnes Originating in British Columbia and the Northwest Territories, 1990-1993

Recettes et tonnage intérieurs, en provenance de la Colombie-Britannique et les Territoires, 1990-1993



Domestic inter-regional freight increased 21% compared to 1992, reaching 2.7 million tonnes up from 2.2 million tonnes in 1992. Coal, crude petroleum and related crude products ranked as highest by tonnage of commodities trucked out of the Pacific region.

À l'échelle interrégionale, le fret intérieur a augmenté de 21 % pour atteindre 2,7 millions de tonnes en 1993, contre 2,2 millions de tonnes l'année précédente. La houille, le pétrole brut et les produits bruts connexes se sont classés au premier rang pour le tonnage acheminé hors de la région du Pacifique.

Table 3.5 For-hire Trucking, 1993: Intraprovincial Traffic

Tableau 3.5 Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Volume de transport intraprovincial

	Revenues	Share of Total Tonnes		Share of Total	Tonne- Kilometres	Share of Total	Shipments	Share of Total
	Recettes	Part du total	Tottiles	Part du total	Tonnes- kilomètres	Part du total	Expéditions	Part du total
	\$'000,000	%	,000 000	%	'000 000	%	'000,000	%
Ontario	1,041	40	48.3	43	8 105	36	7.1	45
Quebec - Québec	496	19	19.1	17	4 132	18	2.7	17
British Columbia - Colombie-Britannique	386	15	11.7	11	3 495	15	2.2	14
Alberta	364	14	16.7	15	3 969	18	1.8	11
Other Intraprovincial Movements - Autres mouvements intraprovinciaux	319	12	15.4	14	2 942	13	2.1	13
Total, Intraprovincial	2,605	100	111.2	100	22 642	100	15.9	100

Table 3.6 For-hire Trucking, 1993: Interprovincial Traffic

Tableau 3.6 Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Volume de transport interprovincial

	Revenues	Share of Total	Tonnes	Share of Total	Tonne- Kilometres	Share of Total	Shipments	Share of Total
<u> </u>	Recettes	Part du total	torines	Part du total	Tonnes- kilomètres	Part du total	Expéditions	Part du total
	\$'000,000	%	'000 000	%	,000 000	%	'000,000	%
Ontario to Quebec - de l'Ontario au Québec	327	13	5.7	19	3 515	12	1.5	19
Quebec to Ontario - du Québec à l'Ontario	263	11	5.6	19	3 315	11	1.4	18
Alberta to British Columbia - de l'Alberta à la Colombie-Britannique	164	7	2.5	9	1 954	7	0.5	7
Ontario to Alberta - de l'Ontario à l'Alberta	145	6	0.5	2	1 613	6	0.2	3
Ontario to British Columbia - de l'Ontario à la Colombie-Britannique	138	6	0.3	1	1 526	5	0.2	3
Other Interprovincial Movements - Autres mouvements interprovinciaux	1,407	58	14.5	50	17 408	59	4.0	51
Total, Intraprovincial	2,445	100	29.1	100	29 331	100	7.8	100

Table 3.7

For-hire Trucking, 1993: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-Kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination

D. Minesian		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.		
Destination		TN.	Î.PÉ.	NÉ.	NB.	Qué.	On
Origin							
Newfoundland							
Revenues	\$'000	21,839	***	4,186	1,407	2,188	3,83
C.V.	1000	С	e¹	d	d	d	
Tonnes C.V.	'000	591	•••	59	***	•••	18
J. v. Tonne-kilometres	'000	c 147 067	e¹	d 72 573	е	е	49 50
		C	e ¹	72 57 d	 e	 e	45 30
Number of shipments	'000	159.7		7.7	6.4	6.1	6.
Revenues per tonne	\$	1,699.24	***	1,048.48	***	•••	1,576.6
Revenues per tonne-kilometre	\$ \$	6.71	***	0.83	***		0.5
Revenues per shipment Weight per shipment	ъ kg	136.73 3 700	***	546.96	221.21	361.53	612.20
Distance per shipment	km	403	***	7 664 1 312	1 350	1 914	2 797 2 875
Prince Edward Island							
Revenues	\$'000	***	800	2,496	2,273	3,247	6,777
C.V.		e¹	e	, d	C C	d	0,777
Tonnes	'000	***	***	47	57	60	105
C.V.	1000	e¹	е	d	d	d	c
Tonne-kilometres C.V.	'000	- 1	***	12 135	16 904	67 826	169 688
Number of shipments	'000	e¹	е	d	d	d	
Revenues per tonne	\$		444	9.3 290.70	12.6 594.54	10.0 439.88	7.4 339.45
Revenues per tonne-kilometre	\$	***	***	1.06	2.97	0.40	0.20
Revenues per shipment	\$	***	***	267.38	180.44	325.19	919.52
Weight per shipment	kg	***	***	4 990	4 487	6 036	14 262
Distance per shipment	km	***	•••	279	229	1 076	1 628
Nova Scotia							
Revenues C.V.	\$'000	12,299	4,540	61,802	27,116	9,106	15,193
Jonnes	'000	C 70	C 100	b	b	C	400
C.V.	000	79 c	102 c	2 710 b	778 b	139	130
Tonne-kilometres	'000	105 629	20 221	497 658	265 826	c 159 538	232 718
C.V.		c	c	b	C C	C	202 / 10
Number of shipments	,000	30.2	42.6	411.5	168.3	27.6	28.3
Revenues per tonne	\$	1,330.99	667.99	504.35	737.25	1,104.62	1,085.62
Revenues per tonne-kilometre Revenues per shipment	\$ \$	1.14	2.54	3.17	2.15	0.97	0.61
Weight per shipment	kg	406.68 2 625	106.53 2 387	150.18 6 584	161.16 4 623	330.02	536.34
Distance per shipment	km	1 303	282	208	378	5 025 1 164	4 576 1 786
New Brunswick							
Revenues	\$'000	22,750	6,529	36,495	96,246	24,083	24,179
D.V.	100	c	c	С С	b	24,000 b	24,173
Tonnes C.V.	'000	131	172	725	6 558	563	320
Tonne-kilometres	'000	c 197 307	c 38 866	c 244 411	963 003	389 078	455 793
D.V.	1000	С	С	С	b	С	c
Number of shipments Revenues per tonne	'000 ©	38.7	60.0	206.7	532.7	59.0	40.7
Revenues per tonne-kilometre	\$ \$	1,045.62	753.42 3.70	622.65	440.43	899.84	1,856.35
Revenues per shipment	\$	0.83 587.69	108.78	2.12 176.54	2.42 180.66	2.42 408.02	1.40 593.84
Weight per shipment	kg	3 384	2 872	3 507	12 310	9 534	7 856
Distance per shipment	km	1 355	219	334	187	739	1 444

Tableau 3.7

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination

B.C.		Man.	Valence.	N.W.T.			
C.B.		IVICIT.	Yukon	T.NO.	Total		Destination
							Origin
							Terre-Neuve
						'000\$	Recettes
e¹		e 1	e¹	е			C.V.
e 1		e 1		***	720	,000	Tonnes
			e¹	е		1000	C.V.
e1		e1	e 1	е	359 449 c	'000	Tonnes-kilomètres
					187.0	'000	C.V.
					1,677.17	\$	Nombre de expéditions Recettes par tonne
		•••			6.90	\$	Recettes par tonne-kilomètr
					188.83	\$	Recettes par expédition
					3 850	kg	Poids par expédition
•••		•••			625	km	Distance par expédition
							Île du Prince-Édouard
		12	***		18,937	'000\$	Recettes
e¹		b¹	e¹	**	C		C.V.
***		b 1			381	'000	Tonnes
e 1		35	a¹	**	C		C.V.
		b1		**	326 171	'000	Tonnes-kilomètres
e 1			e1	**	C	1000	C.V.
	5,01	38.74		**	47.3	'000	Nombre de expéditions
	0,01	0.32	***	**	403.63	\$	Recettes par tonne
***	1,34	78.90	***	**	1.42 400.30	\$	Recettes par tonne-kilomètr
***	1,04	378	 5		8 060	\$	Recettes par expédition
***	4	3 508	6 808		679	kg km	Poids par expédition Distance par expédition
							Nouvelle-Écosse
3,499		•••	•••	***	137,994	'000\$	Recettes
d		е	e1	e i			C.V.
***		***	60	***	3 947	'000	Tonnes
е		е	a¹	e¹			C.V.
•••		***	•••	•••	1 327 636	'000	Tonnes-kilomètres
е		е	e1	e¹			C.V.
1.7		0.0	***	-	714.5	'000	Nombre de expéditions
***		•••	***	***	667.59	\$	Recettes par tonne
02.68		•••	***	***	2.60 193.13	\$	Recettes par tonne-kilomètr
		•••	19	.***	5 524	\$	Recettes par expédition
5 809			7 751	***	436	kg km	Poids par expédition Distance par expédition
							Nouveau-Brunswick
1,666			1	1	214,808	'000\$	Recettes
d		е	d¹	a¹			C.V.
3					8 478	'000	Tonnes
С		е	C ¹	a¹			C.V.
8 986		***	2	14	2 329 503	,000	Tonnes-kilomètres
C		е	d¹	a¹		10.00	C.V.
1.3	4.40	00	0.000.00	000 50	943.1	,000	Nombre de expéditions
	1,10	•••	3,636.88	236.59	625.12 2.31	\$	Recettes par tonne
0.31	30	•••	0.55			\$	Recettes par tonne-kilomètro
	30						Recettes par expédition Poids par expédition
	3						Distance par expédition
76.4 2 65 5 56	30		7 0	7 236.60 0 166	7 236.60 644.00 0 166 2.722	7 236.60 644.00 227.77 0 166 2.722 8.990	7 236.60 644.00 227.77 \$ 0 166 2.722 8.990 kg

Table 3.7

For-hire Trucking, 1993: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-Kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination – Continued

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	04	01
Destination		TN.	î.PÉ.	NÉ.	NB.	Qué.	Ont
Origin							
Quebec							
Revenues C.V.	\$'000	20,321 d	4,432 d	36,486	49,382	495,530	262,641
Tonnes	'000	71	· · ·	b 262	601	a 19 092	5 616
C.V.		d	е	c	c	b	b
Tonne-kilometres	'000	152 839		308 992	460 070	4 132 121	3 315 322
C.V. Number of shipments	'000	d 39.2	e 16.1	c 116.2	b 153.4	b 2.706.5	1 270 0
Revenues per tonne	\$	1,548.65	10.1	1.056.46	1.079.08	2,706.5 572.67	1,378.0 857.88
Revenues per tonne-kilometre	\$	2.27	***	0.88	1.28	4.48	1.79
Revenues per shipment	\$	518.30	275.19	314.01	321.85	183.09	190.59
Weight per shipment	kg	1 809		2 253	3 918	7 054	4 076
Distance per shipment	km	2 187	1 187	1 220	859	255	569
Ontario							
Revenues	\$'000	24,019	8,076	71,295	60,918	327,291	1,040,691
C.V. Tonnes	'000	. 64	C	b	р	a	a
C.V.	000	C C	39 d	381 b	396 b	5 653 a	48 346 b
Tonne-kilometres	'000	185 996	67 383	716 197	612 470	3 515 101	8 104 854
C.V.		С	d .	b	b	а	а
Number of shipments	,000	73.1	26.3	211.4	185.2	1,462.1	7,118.4
Revenues per tonne	\$	1,390.18	1,376.35	1,257.22	1,278.87	816.20	. 643.95
Revenues per tonne-kilometre	\$ \$	0.49 · 328.49	0.80 306.81	0.69	0.86	1.42	5.78
Revenues per shipment Weight per shipment	ъ kg	881	1 484	337.19 1 803	328.94 2 140	223.85 3 866	146.20 6 791
Distance per shipment	km	2 884	1 740	1 844	1 502	642	226
Manitoba							
Revenues	\$'000		***	1,720	***	12,077	64,452
C.V.	4 000	е е	e ¹	1,720 d	е	12,077 C	b
Tonnes	'000	•••	***	•••	***	74	656
C.V.		e	e¹	е	е	С	b
Tonne-kilometres C.V.	'000				•••	181 698	933 823
Number of shipments	'000	e	e¹	e 3.0	е	c 19.1	b 219.8
Revenues per tonne	\$		***	3.0	***	820.44	950.26
Revenues per tonne-kilometre	\$	***	***	***	***	0.35	1.44
Revenues per shipment	\$		•••	582.89	***	632.83	293.29
Weight per shipment	kg		***		***	3 888	2 984
Distance per shipment	km	***	***	3 598	•	2 402	1 149
Saskatchewan							
Revenues	\$'000	***	16	***	***	4,903	13,017
C.V.	2000	e¹	C ¹	е	е	С	C
Tonnes C.V.	'000	e ¹	 d¹	 e	 e	34 d	102
Tonne-kilometres	'000	•••	76	e 	е	104 495	280 298
C.V.		e¹	d¹	e	е	d	200 290 C
Number of shipments	'000	**				5.9	19.5
Revenues per tonne	\$		2,232.51	•••	***	770.21	1,790.98
Revenues per tonne-kilometre	\$	***	0.54	***	•••	0.25	0.66
Revenues per shipment	\$		601.52	***	***	824.91	668.53
Weight per shipment Distance per shipment	kg km	***	683	***	***	5 720	5 255
Distance per shipment	KIII	***	4 162	***	***	3 076	2 748

Tableau 3.7

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination - suite

Man.	Sask.	Alta.	B.C.	Yukon	N.W.T.	Teles		Ph Ph Ph.	
ividit.	Jask.	Alb.	C.B.	YUKON	T.NO.	Total		Destination	
								Origin	
								Québec	
16,455	7,458	40,689	37,050	40	***	970,922	'000\$	Recettes	
c 64	c 25	104	b 68	C 	е	a 25 932	2000	C.V.	
С	d	С	С	С	 e	25 952 b	'000	Tonnes C.V.	
152 810 c	76 298 d	387 599	314 307	268	***	9 336 777	'000	Tonnes-kilomètres	
41.7	25.6	74.8	67.3	0.2	e 	a 4,619.8	'000	C.V. Nombre de expéditions	
986.13	1,189.73	1,939.99	2,540.14	1,811.89		754.78	\$	Recettes par tonne	
0.41 394.39	0.39 291.42	0.53 543.63	0.56 550.55	0.32	***	3.27	\$	Recettes par tonne-kilomètre	
1 522	966	1 391	1 012	239.32 276	***	210.17 5 613	\$ kg	Recettes par expédition Poids par expédition	
2 371	3 037	3 704	4 562	5 784	•••	567	km	Distance par expédition	
								Ontario	
65,781	36,764	145,202	138,080	***	1,342	1,921,003	'000\$	Recettes	
b 387	b 146	b 481	b 347	е	d	a 56 244	'000	C.V.	
b	b	b	b	 e	 e	50 244 b	000	Tonnes C.V.	
751 429	402 474	1 613 284	1 525 817	***	***	17 507 599	'000	Tonnes-kilomètres	
b 174.2	b 86.7	b 235.1	b 237.0	е	e 4.3	a 9,817.3	'000	C.V.	
844.96	1,336.13	2,280.07	1,436.68	***	****	775.76	\$	Nombre de expéditions Recettes par tonne	
0.54 377.66	0.54	0.66	0.33	***		4.48	\$	Recettes par tonne-kilomètre	
2 223	424.03 1 685	617.73 2 045	582.70 1 466	***	312.16	195.68 5 729	\$ kg	Recettes par expédition Poids par expédition	
1 992	2 835	3 452	4 403	•••	4 525	607	km	Distance par expédition	
								Manitoba	
65,770	31,824	31,968	25,242	***	- 4	234,545	'000\$	Recettes	
b 2 453	b 369	b 301	c 137	е	e¹	a . 3 996	'000	C.V. Tonnes	
С	b	b	c	e	e 1	b	000	C.V.	
646 763	233 290	402 117	321 402			2 746 307	,000	Tonnes-kilomètres	
c 468.0	b 194.6	91.4	52.0	е	e¹	a 1,051.8	'000	C.V. Nombre de expéditions	
580.65	550.95	663.86	974.68	•••	***	691.57	\$	Recettes par tonne	
3.39 140.54	0.85	0.51	0.42	***	***	2.04	\$	Recettes par tonne-kilomètre	
5 241	163.58 1 896	349.80 3 289	485.31 2 629	***	***	222.99 3 800	\$ kg	Recettes par expédition Poids par expédition	
375	671	1 331	2 333	•••	•••	830	km	Distance par expédition	
								Saskatchewan	
17,214	67,558	33,936	12,104	•••		151,469	'000\$	Recettes	
b 504	c 2 891	b 798	b 126	е	е	b 4 463	'000	C.V.	
504 C	2 89 I	798 b	126 b	е	 e	4 403 C	000	Tonnes C.V.	
262 451	651 782	530 769	197 612	***	***	2 055 074	'000	Tonnes-kilomètres	
59.9	c 496.2	b 95.1	b 15.7	e	е	695.4	'000	C.V.	
636.56	358.66	441.94	704.38		•••	450.92	\$	Nombre de expéditions Recettes par tonne	
1.14	1.69	0.71	0.46		***	1.43	\$	Recettes par tonne-kilomètre	
287.30	136.16	356.92	770.06	***	***	217.81	\$	Recettes par expédition	
8 405 620	5 826 238	8 390 645	8 041 1 592	***	•••	6 418 465	kg km	Poids par expédition Distance par expédition	
020	230	043	1 292	***	***	403	VIII	Distance par expedition	

Table 3.7

For-hire Trucking, 1993: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-Kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination – Continued

Danain nainn		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.		
Destination		TN.	î.pÉ.	NÉ.	NB.	Qué.	Or
Origin							
Alberta							
Revenues	\$'000	***	***	***	***	15,466	42,88
D.V.		e	e¹	е	е	С	
onnes	'000	***	•••		***	70	20
D.V.		е	e¹	e	е	C	
onne-kilometres	'000	***	***	***	***	257 943	687 6
2.V.	1000	е	e¹	е	е	С	
lumber of shipments	,000	6-0			**	17.6	64
Revenues per tonne	\$	***	***	***	***	1,344.68	1,858.
tevenues per tonne-kilometre	\$	•••	***	***	***	0.36	0.
Revenues per shipment	\$		***	***	***	876.77	665.
Veight per shipment	kg	***	***	***	***	3 978	3 2
Distance per shipment	km	***	•••	***	***	3 709	3 2
ritish Columbia							
levenues	\$'000	***	***	3,106	***	16,076	51,9°
c.V.		е	e¹	C	e	C	01,0
onnes	'000	***	***	***	***	67	1
S.V.		е	e¹	e	e	c	
onne-kilometres	'000	***		•••	***	310 216	730 8
c.V.		е	e¹	е	е	С	
lumber of shipments	'000		**	3.9		22.3	71
evenues per tonne	\$	***	***	***	***	1,254.34	2,613.
evenues per tonne-kilometre	\$	***			***	0.27	0.
evenues per shipment	\$	***	***	788.91	***	720.45	722.
Veight per shipment	kg	***	***		***	3 024	2 3
Distance per shipment	km	***	***	5 826	***	4 634	4 33
ukon							
Revenues	\$'000			10	11	2	į
C.V.	\$ 000		**	a ¹	a ¹	2 d¹	•
onnes	'000	**	**	a 	a	u	
C.V.	000	**	••	a¹	a¹	b ¹	
onne-kilometres	'000	**	**	150	61	10	2
.V.	000	**	**	a ¹	a ¹	d¹	2
umber of shipments	'000	**	**	a ·	a.	u.	,
levenues per tonne	\$	**	**	465.84	2,844.78	993.09	2,569.
levenues per tonne-kilometre	\$		**	0.06	0.43	0.18	2,509.
levenues per shipment	\$	••		3,235.53	2,201.55	292.29	486.
Veight per shipment	kg	••	••	6 794	1 852	284	3
istance per shipment	km	••		7 318	6 542	5 469	5 6
orthwest Territories							
Revenues	\$'000	17	10	***			
c.V.	Ţ 300	a¹	a ¹	e ¹	e ¹	e ¹	
onnes	'000						
.V.		a¹	a¹	e ¹	e ¹	e¹	
onne-kilometres	'000	58	29				
C.V.		a¹	a¹	e ¹	e ¹	e ¹	
lumber of shipments	'000						
levenues per tonne	\$	2,033.41	1,836.47				
levenues per tonne-kilometre	\$	0.30	0.33	***	•••	•••	
levenues per shipment	\$	8,587.87	9,729.60	***	•••		
Veight per shipment	kg	4 223	5 298	***	•••	•••	
veignt per snipment							

Tableau 3.7

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination - suite

Man.	Sask.	Alta.	B.C.	V.1	N.W.T.			
iviari.	Sask.	Alb.	C.B.	Yukon	T.NO.	Total		Destination
								Origin
								Alberta
33,335	61,070	363,992	164,316	***	30,067	729,144	'000\$	Recettes
b	р	а	а	е	d	а		C.V.
473 b	1 316 b	16 720 b	2 506	***	194	21 574	'000	Tonnes
607 889	769 046	3 968 857	b 1 953 545	е	d 264 005	8 779 523	'000	C.V.
b	b	b	b	 e	204 003 d	0 / / 9 523 a	000	Tonnes-kilomètres C.V.
93.5	213.9	1,773.0	544.2		78.3	2,828.5	'000	Nombre de expéditions
501.16	459.77	479.01	598.76	***	610.93	603.42	\$	Recettes par tonne
0.39	0.74	1.75	0.92	***	1.24	1.40	\$	Recettes par tonne-kilomèti
356.57 5 065	285.49 6 150	205.30 9 431	301.94 4 606	***	384.21	257.79	\$	Recettes par expédition
1 308	634	303	836	•••	2 481 1 544	7 628 622	kg . km	Poids par expédition Distance par expédition
				***	1 0 7 7	QZZ	. KIII	
								Colombie-Britannique
24,966 b	19,341 b	106,962	386,356	8,611	3,162	623,490	'000\$	Recettes
197	173	2 054	a 11 717	d 51	d 35	a 14.470	2000	C.V.
c	,,,	b	b	d	C	14 473 a	'000	Tonnes C.V.
454 916	285 679	1 489 077	3 494 625	98 637	88 569	7 004 620	'000	Tonnes-kilomètres
С	С	b	b	d	b	a.		C.V.
52.5	51.6	333.4	2,233.3	25.0	5.7	2,802.9	'000	Nombre de expéditions
1,674.97	545.86	467.78	665.44	859.45	1,821.83	721.48	\$	Recettes par tonne
0.75 475.44	0.32 374.58	0.46 320.82	5.75 173.00	0.35 343.89	0.73	4.68	\$ \$	Recettes par tonne-kilomètr
3 757	3 347	6 161	5 247	2 040	554.28 6 070	222.45 5 164	⇒ kg	Recettes par expédition Poids par expédition
2 368	1 700	1 010	334	2 435	2 566	651	km	Distance par expédition
								Yukon
33	11	***	1,652	***	***	4,366	'000\$	Recettes
C 1	d¹	е	d	е	e 1	С		C.V.
		21	37	12	***	72	,000	Tonnes
e 1	c1 49	b 35 253	86 323	d 7 611	e¹	b 130 994	'000	C.V. Tonnes-kilomètres
e 1	d1	00 200 C	a a	d	e 1	130 994 a	000	C.V.
		2.7	2.8	13.2		20.1	'000	Nombre de expéditions
	2,692.87	***	2,444.22	***	•••	1,324.45	\$	Recettes par tonne
	1.70		1.01	***	***	1.94	\$	Recettes par tonne-kilomètre
1,042.33	995.72		586.14		•••	216.94	\$	Recettes par expédition
	1 432 2 877	8 005 2 056	13 225 2 388	947 586	***	3 563 1 144	kg km	Poids par expédition Distance par expédition
3 382	20,,	2 000	2 000	000	***	, , , , ,	14077	
3 382							10000	Territoires du Nord-Ouest
					2010	8,132	'000\$	Recettes
23		3,313			2,840			CV
	e 1	d	e 1	e1	d¹	c 92	'000	C.V. Tonnes
23 a 1						c 92 d	'000	C.V. Tonnes C.V.
23 a 1	e¹ 	d	e 1	e¹	d ¹ 60	92	'000 '000	Tonnes C.V. Tonnes-kilomètres
23 a 1 b 1	e ¹ e ¹	d e e	e¹ e¹	e ¹ e ¹	d1 60 d1 22 338 d1	92 d 70 186 d	'000	Tonnes C.V. Tonnes-kilomètres C.V.
23 a¹ b¹ 37 b¹	e ¹ e ¹	d e 	e¹ •¹ ···	e¹ e¹ 	d1 60 d1 22 338 d1 4.1	92 d 70 186 d 16.7	'000 '000	Tonnes C.V. Tonnes-kilomètres C.V. Nombre de expéditions
23 a ¹ b ¹ 37 b ¹ 1,649.53	e1 e1 	d e e 10.9	e 1 e 1 	e¹ e¹	d1 60 d1 22 338 d1 4.1 514.80	92 d 70 186 d 16.7 1,078.56	'000 '000 \$	Tonnes C.V. Tonnes-kilomètres C.V. Nombre de expéditions Recettes par tonne
23 a 1 b 1 37 b 1 1,649.53 0.77	e¹ e¹ e¹	d e e 10.9	e1 e1 	e¹ e¹ e¹	d1 60 d1 22 338 d1 4.1 514.80 1.77	92 d 70 186 d 16.7 1,078.56 1.08	'000 '000 \$	Tonnes C.V. Tonnes-kilomètres C.V. Nombre de expéditions Recettes par tonne Recettes par tonne-kilomètre
23 a ¹ b ¹ 37 b ¹ 1,649.53	e ¹ e ¹	d e e 10.9	e1 e1 	e¹ e¹	d1 60 d1 22 338 d1 4.1 514.80	92 d 70 186 d 16.7 1,078.56	'000 '000 \$	Tonnes C.V. Tonnes-kilomètres C.V. Nombre de expéditions

Table 3.7

For-hire Trucking, 1993: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-Kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination – Concluded

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.		
Destination	TN.	î.PÉ.	NÉ.	NB.	Qué.	Ont.	
Origin							
Canada							
Revenues	\$'000	105,139	25,240	222,329	243,636	910,361	1,526,235
C.V.		b	b	a	а	а	а
Tonnes	'000	959	433	4 210	8 432	25 777	55 671
C.V.		b	С	b	b	b	b
Tonne-kilometres	'000	826 601	182 899	1 984 682	2 430 052	9 163 143	14 963 447
C.V.		b	С	b	b	а	а
Number of shipments	'000	344.5	152.5	973.5	1,066.1	4,336.4	8,954.9
Revenues per tonne	\$	1,507.70	839.02	782.09	758.85	672.94	718.79
Revenues per tonne-kilometre	\$	3.67	2.48	2.07	1.93	3.37	4.92
Revenues per shipment	\$	305.21	165.46	228.39	228.54	209.94	170.44
Weight per shipment	kg	2 785	2 841	4 324	7 910	5 944	6 217
Distance per shipment	km	1 357	617	771	580	452	376

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

An estimates whose C.V. is greater than 30% is considered unreliable and therefore the value has been suppressed.

Average revenue per tonne =

e:

estimates of revenue per tonne
estimate of the number of shipments

over 30%

Average revenue per tonne-kilometre =

estimates of revenue per tonne-kilometre estimate of the number of shipments

Average length of haul =

estimates of kilometre
estimate of the number of shipments

Average weight per shipment =

estimates of weight estimate of the number of shipments

Average revenue per shipment =

estimates of revenue estimate of the number of shipments

² Coefficient of variation, see Chapter 6.

a: C.V. range 0% - 5% b: 6% - 10% c: 11% - 20% d: 21% - 30%

The averages published in Chapters IV and V are shipment- based averages: each represents, for each cell or domain of interest, an average of the ratios calculated from the estimates of specific variables for each shipment. The result differs considerably from an overall average based on the estimated variables for the domain. The method which has been chosen yields statistics which are averages per shipment.

Tableau 3.7

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination - fin

Man.	Sask.	Alta.	B.C.	Yukon	N.W.T.			
TVICTI.	Odsk.	Alb.	C.B.	tukon	T.NO.	Total		Destination
								Origin
								Canada
226,240	225,056	731,992	771,272	23,292	39,318	5,050,111	2000\$	Recettes
a	a	а	a	d	C	a a	0004	C.V.
4 084	4 922	20 512	14 953	128	294	140 374	'000	Tonnes
b	ь	b	a	d	С	а		C.V.
2 898 645	2 425 103	8 493 752	7 954 942	260 783	389 739	51 973 825	'000	Tonnes-kilomètres
a	b	a	а	d	С	а		C.V.
894.4	1,069.5	2,619.9	3,156.3	80.2	96.1	23,744.3	'000	Nombre de expéditions
722.34	522.89	692.01	760.42	1,632.95	2,025.58	729.29	\$	Recettes par tonne
2.06	1.15	1.37	4.28	0.94	1.19	3.57	\$	Recettes par tonne-kilomètre
252.95	210.43	279.40	244.36	290.37	409.07	212.69	\$	Recettes par expédition
4 567	4 602	7 829	4 737	1 597	3 056	5 912	kg	Poids par expédition
1 030	747	833	863	2 125	1 737	599	km	Distance par expédition

Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 livraisons, la prudence est à conseiller. Coefficient de variation, voir chapitre 6.

0001	noicin de vari	anon, von chap
a:	C.V. rang	0% - 5%
b:		6% - 10%
C:		11% - 20%
d:		21% - 30%
e:		plus de 30%

Une estimation dont le C.V. est supérieur à 30% est jugée non fiable, donc la valeur n'est pas publiée.

Recettes moyennes par tonne =

estimations des recettes par tonne estimation du nombre de livraisons

Recettes moyennes par tonne-kilomètre =

estimations des recettes par tonne-kilomètre estimation du nombre de livraisons

Longueur moyenne des voyages =

estimations des kilomètres estimation du nombre de livraisons

Poids moven des livraisons =

estimations du poids estimation du nombre de livraisons

Recettes moyennes des livraisons =

estimations des recettes estimation du nombre de livraisons

Les moyennes publiées dans la section portant sur le camionnage pour compte d'autrui sont des moyennes fondées sur les livraisons: chaque moyenne représente, pour chaque case ou domaine d'intérêt, la moyenne des ratios calculés à partir des estimations de certaines variables de chaque livraison. Le résultat varie considérablement de la moyenne globale fondée sur les variables estimées pour le domaine. La méthode choisie donne des statistiques correspondant à des moyennes par livraison.

Table 3.8
For-hire Trucking, 1993: Ranking of Census
Metropolitan Areas by Originating Movements,
Selected Estimates

Tableau 3.8

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises en provenance de ces agglomérations, à partir de certaines estimations

	Revenues	Rank		Rank	Tonne- kilometres	Rank	Shipments	Rank
Origin - Origine	Recettes	Classe- ment	Tonnes	Classe- ment	Tonnes- kilomètres	Classe- ment	Expéditions	Classe- ment
	\$'000		'000		'000		'000	
Toronto	862,639	1	16 071	1	6 722 174	1	5,386	1
Montreal	443,613	2	8 389	2	3 569 736	2	2,854	2
Vancouver	337,173	3	4 371	5	2 874 362	4	2,017	4
Edmonton	285,154	4	6 025	3	3 033 284	3	1,313	3
Winnipeg	169,409	5	2 266	7	1 646 052	6	899	6
Calgary	161,412	. 6	3 357	6	1 867 213	. 5	833	5
Hamilton	113,983	7	5 051	4	1 325 227	7	494	7
Halifax	73,765	8	2 025	8	672 437	8	430	8
Kitchener	64,425	9	1 282	11	447 369	13	367	13
Quebec	64,195	10	1 400	10	489 435	11	297	11
Saskatoon	51,451	11	1 205	13	544 722	10	282	10
Windsor	50,703	12	1 055	16	461 604	12	274	12
Regina	48,146	13	1 596	9	666 759	9	248	9
London	47,996	14	1 100	15	425 798	14	283	14
Ottawa-Hull	42,345	15	565	18	241 011	19	167	19
Saint John	36,760	16	1 251	12	356 680	16	160	16
St.Catherines-Niagara	35,512	17	1 134	14	357 865	15	101	15
Oshawa	33,239	18	549	19	191 708	21	234	21
Sudbury	26,976	19	790	17	249 588	18	83	18
Thunder Bay	18,934	20	376	22	265 442	17	55	17
Trois-Rivières	16,014	21	485	20	149 220	22	49	22
Chicoutimi-Jonquière	15,214	22	408	21	227 504	20	49	20
Victoria	12,867	23	70	24	58 033	24	45	24
St.John's	12,496	24	177	23	100 144	23	108	23
Total	3,024,421		60 997		26 943 368		17,029	
Grand total - Total général	5,050,111		140 374		51 973 825		23,744	

Table 3.9 For-hire Trucking, 1993: Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements, Selected Estimates

Tableau 3.9

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises à destination de ces agglomérations, à partir de certaines estimations

Destination	Revenues	Rank		Rank	Tonne- kilometres	Rank	Shipments	Rank
Destination	Recettes	Classe- ment	Tonnes	Classe- ment	Tonnes- kilomètres	Classe- ment	Expéditions	Classe- ment
	\$'000		'000		'000		'000	
Toronto	480,063	1	23 023	1	5 242 752	1	2,799	1
Montreal	355,094	2	8 958	2	4 085 768	2	1,656	2
Vancouver	287,665	3	4 727	3	3 642 633	3	998	3
Edmonton	190,533	4	3 429	5	2 423 763	4	588	4
Calgary	185,219	5	2 668	7	2 059 563	5	539	5
Winnipeg	137,081	6	1 482	12	1 912 158	6	419	6
Ottawa-Hull	113,463	7	1 999	8	883 767	9	692	9
Halifax	100,305	8	1 390	14	931 423	8	355	8
Hamilton	84,413	9	4 435	4	992 011	7	552	7
Quebec	82,857	10	1 661	10	692 852	11	448	11
Saskatoon	62,530	11	919	19	679 849	12	232	12
Saint John	58,274	12	3 390	6	729 949	10	238	10
Kitchener	51,669	13	1 680	9	397 192	18	413	18
London	49,032	14	1 374	15	352 874	20	383	2
Windsor	47,828	15	1 252	16	485 006	15	265	15
Victoria	46,785	16	500	22	218 444	23	206	23
St.John's	46,655	17	284	24	429 682	17	103	17
Regina	46,175	18	598	21	518 610	13	217	13
Sudbury	44,823	19	1 394	13	436 692	16	199	16
St.Catherines-Niagara	43,015	,20	1 490	11	493 407	14	249	14
Thunder Bay	41,431	21	***	20	356 671	19	151	19
Oshawa	26,320	22	1 215	17	238 645	22	236	22
Trois-Rivières	24,153	23	1 043	18	•••	21	129	21
Chicoutimi-Jonquière	23,642	24	498	23	159 465	24	134	24
Total	2,629,028		70 134		28 635 127		12,203	
Grand total - Total général	5,050,111		140 374		51 973 825		23,744	

Table 3.10 For-Hire Trucking, 1993: Major Commodity Movements by Region, Based on Tonnage

Tableau 3.10

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Principaux mouvements de marchandises par région, selon les tonnes transportées

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine	Destination	Produit	Recettes	Tonnes
			(\$'000)	('000')
Atlantic Prov Prov. de l'Atlantique	Intraregional	 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille 	21,378 29,216	2 325 2 133
		Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) - Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)		
		29 Other Waste and Scrap Materials - Autres déchets et rebuts	6,161	649
		33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	8,857	582
		Total	303,431	12 144
Atlantic Prov Prov. de l'Atlantique	Interregional	 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. 	7,552 11,896	240 161
		35 Paper and Paperboard - Papier et carton 09 Vegetables and Vegetable Preparations - Légumes et préparations à base de légumes	6,256 3,949	139 85
		23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	1,204	76
		Total	103,610	1 382
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique		Total	407,040	13 526
Quebec – Québec	Intraregional	23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) - Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	46,179 26,098	3 107 2 084
		43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille		
		 37 Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles 47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base 	91,485 33,651	1 694 1 548
		Total	495,530	19 092
Quebec - Québec	Interregional	Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	23,095 61,545	744 668
		 44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages 37 Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles 	18,273 51,666	538 482
		47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	20,078	450
		Total	475,393	6 841
Quebec - Québec		Total	970,922	25 932
Ontario	Intraregional	Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) - Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	61,895	14 016
		Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	64,999 42,199	4 898 3 537
		99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	111,179	3 132
		47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	57,926	2 97 5
		Total	1,040,691	

Table 3.10

For-Hire Trucking, 1993: Major Commodity Movements by Region, Based on Tonnage – Concluded

Tableau 3.10

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Principaux mouvements de marchandises par région, selon les tonnes transportées – fin

		transportées – fin		
Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine		Produit	Recettes	Tonnes
			(\$'000)	('000')
Ontario	Interregional	99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	162,710	1 142
		 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. 	38,080 79,577	81 4 7 90
		47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	31,054	519
		35 Paper and Paperboard - Papier et carton	18,284	371
Ontaria		Total	880,312	7 898
Ontario		Total	1,921,003	56 244
Man., Sask. and Alta - Man., Sask. et Alb.	Intraregional	43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	87,305	6 013
		26 Coal, Crude Petroleum and Related Crude Products - Houille, pétrole brut et produits bruts connexes	26,045	3 019
		27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) - Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	31,298	2 517
		47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	50,454	1 791
		23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	18,629	1 305
		Total	706,668	25 824
Man., Sask. and Alta - Man., Sask. et Alb.	Interregional	43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	30,438	917
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	40,110	384
		99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	42,203	298
		47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	18,316	270
		44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	15,145	207
		Total	408,490	4 210
Man., Sask. and Alta - Man., Sask. et Alb.		Total	1,115,158	30 034
B.C. and Territories -	Intraregional	23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	67,392	4 238
CB. et Territoires		 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille 	30,575 21,548	1 584 1 107
		47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	22,843	635
		25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap - Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets	6,589	590
		Total	405,246	11 917
3.C. and Territories - CB. et Territoires	Interregional	26 Coal, Crude Petroleum and Related Crude	4,143	377
o. b. et leilloires		Products - Houille, pétrole brut et produits bruts connexes 33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois 47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	15,993 8,156	346 287
		99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	26,387	178
		44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	8,722	166
		Total	230,741	2 721
3.C. and Territories - CB. et Territoires		Total	635,987	14 637
Canada		Total	5,050,111	140 374

For-hire Trucking, 1993: Distribution of Truck Traffic by Commodity Section

Tableau 3.11

	Percent	age of traffic	
	Proport	ion du trafic	
Revenues	Tonnes	Tonne- kilometres	Shipments
Recettes	Tonnes	Tonnes- kilomètres	Expéditions
%	%	%	%

	Proportion du trafic							
Commodity - Produit	Revenues	Tonnes	Tonne- kilometres	Shipments Expéditions				
	Recettes	Torries	Tonnes- kilomètres					
	%	%	%	%				
Live animals - Animaux vivants	1	1	1					
Food, feed, beverage and tobacco - Denrées alimentaires aliments pour animaux, boissons et tabacs	17	14	18	15				
Crude materials, inedible - Matières brutes non comestibles	10	31	16	7				
Fabricated materials, inedible - Demi-produits non comestibles	33	40	42	26				
End products, inedible - Produits finals non comestibles	28	9	14	41				
General or unclassified freight - Fret ordinaire ou non classé	10	5	9	11				
Total	100	100	100	100				

Table 3.12 For-Hire Trucking, 1993: Selected Estimates for the **Movements of Goods by Commodity Groups**

Tableau 3.12 Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Certaines estima-

tions se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits

Com	nmodity - Produit	Revenues	Rank	T	Rank	Tonne- kilometres	Rank	Shipment	Rani
	inouty - Flouit	Recettes	Classe- ment	Tonnes	Classe- ment	Tonnes- kilomètres	Classe- ment	Expédition	Classe- men
		\$'000		'000		'000		'000	
009	Other live animals - Autres animaux								
011	vivants Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen - Viande (sauf volaille),	22,209	46	586	42	276 046	39	35	104
012	fraîche, réfrigérée ou congelée Poultry meat, fresh, chilled or frozen - Viande de volaille, fraîche, réfrigérée	68,703	17	766	35	650 677	18	445	8
	ou congelée	20,434	51	309	61	129 611	74	129	43
051 061	Dairy products - Produits laitiers Cereal grains, unmilled - Grains de	87,347	13	2 430	16	686 502	15	262	17
	céréales, non moulus Cereal grains, milled - Grains de	21,434	48	1 449	22	456 511	30	52	86
	céréales, moulus	11,790	75	490	49	156 780	61	30	117
064	de boulangerie	42,108	28	***	29		43	162	36
075	Fruit juice concentrates (10 % or less sugar) - Jus de fruits concentrés (10 %								
091	ou moins de sucre) Vegetables, fresh or chilled - Légumes,	18,352	58	431	53	250 938	45	50	87
101	frais ou réfrigérés Sugar, molasses and syrups - Sucre,	32,301	33		20	461 955	29	95	53
	mélasses et sirops Sugar preparations (including	15,439	69	605	41	197 614	51	31	111
104	confectionery) - Prép. à base de sucre	47.504	0.4	400					
146	(y compris les confiseries) Other food preparations - Autres	17,581	61	166	89	107 652	83	197	29
450	préparations alimentaires	348,780	2	5 975	6	3 577 237	2	1,382	3
159	Complete feed - Aliments complets	14,253	71	536	46	210 122	48	60	74
	Non-alcoholic beverages - Boissons non alcoolisées	22,526	44	895	32	393 057	31	57	78
	Fermented alcoholic beverages - Boissons alcooliques fermentées	26,018	40	784	34	386 536	33	89	56
173	Distilled alcoholic beverages - Boissons alcooliques distillées	26,289	39	559	43	264 829	42	77	60
231	Logs and bolts - Billes et billots	25,157	41	1 910	18	562 223	24	59	76
238 253		160,888	5	10 588	2	2 298 576	4	405	11
259	matte et déchets Other metal-bearing ores, concentrates and scrap - Autres métaux, minerais,	7,305	111	668	37	166 893	57	19	147
262	concentrés et déchets Crude mineral oils - Huiles minérales	16,376	67	863	33	257 508	44	36	101
	brutes	30,503	36	3 421	12	512 793	27	112	49
2/0	Sand, gravel & crude stone - Sable,	69.400	18	14 746	1	1 167 676	10	400	0
278	gravier et pierre brute Water and ice - Eau et glace	68,408 6,472	119	556	44	1 167 676 101 858	12 86	433 33	9 107
	Other crude non-metallic minerals - Autres minéraux non métalliques bruts	59,780	23	4 707	9	1 327 183	10	148	38
291	Other waste & scrap materials - Autres déchets et rebuts	45,136	27	2 636	15	559 313	25	119	45
331	Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciage	106,093	9	4 751	8	2 534 862	3	194	31
336									
339	de construction Other wood fabricated materials - Autres	19,759	54	357	57	209 258	49	120	44
550	demi-produits en bois	19,513	56	710	36	290 311	36	48	88
351 371	Paper for printing - Papier d'impression Broad woven fabrics wholly or in part	87,554	12	2 666	14	1 489 629	8	273	16
	cotton - Tissus larges entière ou en partie de coton	226,730	3	2 939	13	1 446 878	9	1,409	2

Table 3.12
For-Hire Trucking, 1993: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity
Groups — Continued

Tableau 3.12

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits – suite

Commodity - Produit Recettes Classement Classement Classement Classement Expédition Classement \$'000 '000 '000 '000 '000 '000 401 Inorganic acids & oxygen comp. of nonmet. or metalloid - Acides inorgan. & comp. d'oxy. de prod. non mét. ou mét. 18,229 59 492 48 180 097 54 31 112 402 Inorganic bases & metal. oxides, hydroxides & peroxides - Bases inorganiques & oxydes, hydroxydes &			Revenues	Rank		Rank	Tonne- kilometres	Rank	Shipment	Rank
401 Inorganic acids & oxygen comp. of nonmer. or metalloid - Acides inorgan. & comp. d'oxy de prod. non mét. 18,229 59 492 48 180 097 54 31 112	Com	modity - Produit	Recettes		Tonnes		Tonnes-		Expédition	
nonmet or metalloid - Acides inorgan. & corp. d'oxy de prod nor mét. u mét. 18,229 59 492 48 180 097 54 31 112 1			\$'000		,000		'000		,000	-
April Content Conten	401									
Metallic salts & peroxysalts of inorganic acids - Sels et perels in metalliques d'acides inorganiques 20,823 49 642 39 242 442 47 53 85 461 611 612 613 614 615	402	Inorganic bases & metal. oxides, hydroxides & peroxides - Bases	18,229	59	492	48	180 097	54	31	112
A	404	Metallic salts & peroxysalts of inorganic acids - Sels et persels				,				
19 Other insecticides (exc. agricult.) & rodenticides - Autres insecticides (sauf agricoles) & rodenticides - Autres and horms - Profiles et formes de base en matière plastique 31,755 34 481 50 272 493 41 129 42 428 72 72 72 72 72 72 73 73	416	Chemical products, fertilizers & fertilizer materials - Produits								
Plastics basic shapes and forms - Profiles of tormes de base en matière plastique 31,755 34 481 50 272 493 41 129 42 42 42 42 43 481 50 272 493 41 129 42 42 42 42 43 44 44 45 44 45 44 45 44 45 44 45 44 45 44 45 44 45 44 45 44 45 44 45 44 45 45 45 45 45 45 45 45 45 46 44 44	419	Other insecticides (exc. agricult.) & rodenticides - Autres insecticides (sauf			·					
Paints and related paint products - Peintruse at produits connexes 25,020 42 298 63 162 154 60 227 23	425	Plastics basic shapes and forms - Profiles et formes de base en matière								
Autres spécialités chimiques, industrial - Autres spécialités chimiques, industrielles 75,638 16 1 419 23 678 015 16 391 12 (3 asoline - Essence 67,600 21 6 380 4 1193 713 11 211 26 (3 432 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 058 5 1 528 164 7 188 32 (3 Fuel oil - Mazout 64 1 193 713 11 211 26 (3 432 Fuel oil - Mazout 7 188 32 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 058 5 1 528 164 7 188 32 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 058 5 1 528 164 7 188 32 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 058 5 1 528 164 7 188 32 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 058 5 1 528 164 7 188 32 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 058 5 1 528 164 7 188 32 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 058 5 1 528 164 7 188 32 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 0 58 5 1 528 164 7 188 32 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 0 58 5 1 528 164 7 188 32 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 0 58 5 1 528 164 7 188 32 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 0 58 5 1 528 164 7 188 32 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 0 58 5 1 528 164 7 188 32 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 0 58 5 1 528 164 7 188 32 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 0 58 6 6 7 17 17 188 46 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 0 58 6 6 7 17 17 188 46 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 0 58 6 6 7 18 6 6 7 17 18 18 46 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 0 58 6 6 7 18 6 6 7 17 18 18 46 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 0 58 6 7 18 6 7 17 18 18 46 (3 Fuel oil - Mazout 84,488 14 6 0 58 6 7 18 6 7 18 7 18 7 18 7 18 7 18 7 18	428	Paints and related paint products -								42
431 Gasoline - Essence 67,600 21 6 380 4 1 193 713 11 211 26 432 Fuel oil - Mazourt 84,488 14 6 058 5 1 528 164 7 188 32 436 Refined and manufactured gases, fuel type - Gaz raffinés et fabriqués, type combustible 437 Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) - Dérivés du pétrole & de la houille (saur dérivés chim.) 438 Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) - Dérivés du pétrole & de la houille (saur dérivés chim.) 439 Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) - Dérivés du pétrole & de la houille (saur dérivés chim.) 440 Castings & forgings, iron & steel (exc. pipes & fittings) - Moulages & forgeages, de fer & acier (sauf tuyaux & raccor) 441 Plate, sheet and strip, steel - Téles, feuilles et feuillards, d'acier 442 Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes, de fer et d'acier 443 Structural and architectural metal products - Produits en métal de construction & d'architectural metal products - Produits en métal de construction & d'architecture 465 Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware - Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base 40 de 19,314 57 254 68 178 012 55 118 48 466 Valves and pipe fittings - Robinetterie et raccords de tuyauterie 10,216 83 72 132 43 195 127 109 50 467 Other metal fabricated basic products - Produits de base en métal de constructions & d'architecture 10,216 83 72 132 43 195 127 109 50 468 Other metal fabricated basic products - Produits de base en métal 473 Glass basic products - Produits de base en métal 474 Glass basic products - Produits de base en métal 475 Cement and concrete basic products - Produits de base en métal 475 Cement and concrete basic products - Produits de base en métal 475 (Cement and concrete basic products - Produits de base en métal 475 (Cement and concrete basic products - Produits de base en métal 475 (Cement and concrete basic products - Produits de base en métal 475 (Cement and concrete basic products - Produits de base en métal 475 (Cement and concrete basic products - Produits de base en métal 475 (Cemen	429	Other chemical specialties, industrial - Autres spécialitiés chimiques,							227	23
Structural and architectural metal products of architectural metal products - Produits en métal de construction & Gas and products of asses and saic products exemples and saic produ	101									
Refined and manufactured gases, fuel type - Gaz raffinés et fabriqués, type combustible 37,333 30 1 405 24 501 544 28 73 63										
Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) - Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.) 50,499 25 2 147 17 653 677 17 118 46		Refined and manufactured gases, fuel type - Gaz raffinés et fabriqués, type				•				32
Castings & forgings, iron & steel (exc. pipes & fittings) - Moulages & forgeages, de fer & acier (sauf tuyaux & raccor) 17,934 60 47 40 75 62 Plate, sheet and strip, steel - Téles, feuilles et feuillards, d'acier 100,445 10 5 757 7 1 920 698 5 240 20 Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes, de fer et d'acier 52,315 24 1 106 28 639 990 20 172 33 Structural and architectural metal products - Produits en métal de construction & d'architecture 19,314 57 254 68 178 012 55 118 48 Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware - Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base 30,693 35 308 62 189 683 52 281 15 Valves and pipe fittings - Robinetterie et raccords de tuyauterie 10,216 83 72 132 43 195 127 109 50 Other metal fabricated basic products - Autres demi-produits de base en métal 20,200 52 545 45 245 336 46 84 59 Glass basic products - Produits de base en métal 79 Other non-metalliques de base 109,363 8 3 597 11 1 612 809 6 304 14 Tile, floor & wall covering(exc, wood, met., cer. & etc) - Carreaux, couvre-sols	439	Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) - Dérivés du pétrole & de la						28	73	63
Plate, sheet and strip, steel - Téles, feuilles et feuillards, d'acier 100,445 10 5 757 7 1 920 698 5 240 20	443	Castings & forgings, iron & steel (exc. pipes & fittings) - Moulages &	50,499	25	2 147	17	653 677	17	118	46
feuilles et feuillards, d'acier 100,445 10 5 757 7 1 920 698 5 240 20 20 448 Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes, de fer et d'acier 52,315 24 1 106 28 639 990 20 172 33 461 Structural and architectural metal products - Produits en métal de construction & d'architecture 19,314 57 254 68 178 012 55 118 48 865 Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware - Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base 30,693 35 308 62 189 683 52 281 15 468 Valves and pipe fittings - Robinetterie et raccords de tuyauterie 10,216 83 72 132 43 195 127 109 50 469 Other metal fabricated basic products - Autres demi-produits de base en wétal 473 Glass basic products - Produits de base en verre 39,334 29 661 38 392 676 32 135 41 475 Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton 479 Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base 109,363 8 3 597 11 1 612 809 6 304 14 16 169 169 169 169 169 169 169 169 169	445		17,934	60	***	47	***	40	75	62
et tubes, de fer et d'acier 52,315 24 1 106 28 639 990 20 172 33 Structural and architectural metal products - Produits en métal de construction & d'architecture 19,314 57 254 68 178 012 55 118 48 Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware - Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base en de la cordise de base en métal 20,200 52 545 45 245 336 46 84 59 469 Other metal fabricated basic products - Autres demi-produits de base en werre 39,334 29 661 38 392 676 32 135 41 475 Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base 109,363 8 3 597 11 1 612 809 6 304 14 476 Tile, floor & wall covering(exc. wood, met., cer. & etc) - Carreaux, couvre-sols	448	feuilles et feuillards, d'acier	100,445	10	5 757	7	1 920 698	5	240	20
465 Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware - Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base 30,693 35 308 62 189 683 52 281 15 468 Valves and pipe fittings - Robinetterie et raccords de tuyauterie 10,216 83 72 132 43 195 127 109 50 469 Other metal fabricated basic products - Autres demi-produits de base en métal 20,200 52 545 45 245 336 46 84 59 473 Glass basic products - Produits de base en verre 39,334 29 661 38 392 676 32 135 41 475 Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base 109,363 8 3 597 11 1 612 809 6 304 14 484 Tile, floor & wall covering(exc. wood, met., cer. & etc) - Carreaux, couvre-sols		et tubes, de fer et d'acier Structural and architectural metal	52,315	24	1 106	28	639 990	20	172	33
468 Valves and pipe fittings - Robinetterie et raccords de tuyauterie 10,216 83 72 132 43 195 127 109 50 469 Other metal fabricated basic products - Autres demi-produits de base en métal 20,200 52 545 45 245 336 46 84 59 473 Glass basic products - Produits de base en verre 39,334 29 661 38 392 676 32 135 41 475 Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton Produits de base en ciment et en béton 93,498 11 4 399 10 1 059 543 13 167 34 479 Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base 109,363 8 3 597 11 1 612 809 6 304 14 476 Tile, floor & wall covering(exc. wood, met., cer. & etc) - Carreaux, couvre-sols	465	Bolts, nuts, nails, screws and basic	19,314	57	254	68	178 012	55	118	48
469 Other metal fabricated basic products - Autres demi-produits de base en métal 473 Glass basic products - Produits de base en verre 475 Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton 479 Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base 470 Tile, floor & wall covering(exc. wood, met., cer. & etc) - Carreaux, couvre-sols	468	Valves and pipe fittings - Robinetterie	30,693	35	308	62	189 683	52	281	15
473 Glass basic products - Produits de base en verre 39,334 29 661 38 392 676 32 135 41 475 Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton 93,498 11 4 399 10 1 0 59 543 13 167 34 479 Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base 109,363 8 3 597 11 1 612 809 6 304 14 471 Tile, floor & wall covering(exc. wood, met., cer. & etc) - Carreaux, couvre-sols	469	Other metal fabricated basic products -						127	109	50
475 Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton 93,498 11 4 399 10 1 059 543 13 167 34 479 Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base 109,363 8 3 597 11 1 612 809 6 304 14 494 Tile, floor & wall covering(exc. wood, met., cer. & etc) - Carreaux, couvre-sols	473	Glass basic products - Produits de base	20,200	52	545	45	245 336	46	84	59
479 Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base 109,363 8 3 597 11 1 612 809 6 304 14 494 Tile, floor & wall covering(exc. wood, met., cer. & etc) - Carreaux, couvre-sols	475		39,334	29	661	38	392 676	32	135	41
494 Tile, floor & wall covering(exc. wood, met., cer. & etc) - Carreaux, couvre-sols	479	Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non				10	1 059 543	13	167	34
& parements de mur (sauf bois) 13,622 73 129 101 84 009 97 137 40	494	Tile, floor & wall covering(exc. wood, met., cer. & etc) - Carreaux, couvre-sols			3 597	11	1 612 809	6	304	14
		& parements de mur (sauf bois)	13,622	73	129	101	84 009	97	137	40

Table 3.12 For-Hire Trucking, 1993: Selected Estimates for the **Movements of Goods by Commodity** Groups - Concluded

Tableau 3.12

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits - fin

Com	nmodity - Produit	Revenues	Rank	Towns	Rank	Tonne- kilometres	Rank	Shipments	Rank
	moonly - Froduit	Recettes	Classe- ment	Tonnes	Classe- ment	Tonnes- kilomètres	Classe- ment	Expédition	Classe- men
		\$'000		'000		'000		'000	
509	Other machinery classified by function - Autres machines classées selon la fonction	40 507	00						
521	Drilling, excavating, mining, oil & gas machinery - Mach. à forer, creuser,	48,587	26	343	58	283 362	37	222	25
581	utiliser dans mine pour pétro Passenger automobiles and chassis -	67,630	20	922	30	382 905	34	150	37
588	Voitures particulières et chassis Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies - Moteurs, acc., pièces &	139,400	6	1 397	25	515 865	26	1,101	4
621	assemblages de véh. automobiles Pneumatic tires, new (tubeless or tube type) - Bandages pneu., neufs (avec ou	125,651	7	1 169	27	568 202	23	1,001	5
637	sans chambres à air) Electronic equip. components, châssis & cabinetry - Acc., châssis & meubles pour	29,707	37	442	52	198 475	50	196	30
697	matériel électronique Miscellaneous electric equipment and appliances - Appareils & matériels	17,458	62	59	151	69 495	111	118	47
741	électriques divers Household furniture (inc. knocked down) - Meubles de maison (y compris	19,708	55	123	104	82 053	98	166	35
748	meubles non assemblés) Furniture and fixture components -	36,168	31	212	76	142 672	66	248	19
788 801	Éléments de meubles et d'accessoires Other apparel - Autres vêtements Toilet preparations and cosmetics - Produits de toilette et produits de	21,817	50 47	110	116 113	152 821	144 63	259	21 18
	beauté	24,496	43	196	79	140 740	67	765	6
841 867	Floor coverings - Couvre-sols Miscellaneous household and personal equipment (used) - Articles ménagers et	22,430	45	154	90	93 771	90	203	27
879	personnels divers (usagés) Other medicinal and pharmaceutical products - Autres médicaments et	198,274	4	225	73	347 069	35	148	39
893	produits pharmaceutiques Books and pamphlets - Livres et	20,180	53	151	91	97 043	89	499	7
	brochures	9,570	90	58	153	55 913	116	222	24
899 901	Other printed matter - Autres imprimés Stationery and office paper supplies -	16,688	65	134	99	84 723	96	201	28
951	Papeterie et articles de bureau Shipping and distribution containers and closures - Récip. contenants, conteneurs	11,654	77	68	141	41 889	130	237	22
964	& fermet. livr. & distrib. Paper end-products - Produits finals en	78,321	15	1 558	21	639 413	21	409	10
	papier	68,364	19	1 362	26	719 952	14	316	13
991 995	Mail - Courrier General freight - Fret général	62,685 459,281	22 1	460 6 729	51 3	642 146 3 865 610	19 1	71 2,465	67 1
Total	for all commodities -	E 050 444		140 274		E4 072 007		00.744	
	Total pour tous les produits	5,050,111		140 374		51 973 825		23,744	

Table 3.13
For-Hire Trucking, 1993: Selected Statistics for Commodity Divisions by Shipment Weight (Ranked by Revenues)

Tableau 3.13

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Certaines statistiques pour les divisions de produits selon le poids (classées en fonction des recettes)

Recettes	Tonnes		
		Tonnes- kilomètres	Expéditions
\$'000	'000	'000	'000
0 kg			
313.228	1 639	1 543 301	2.203
251,546	1 983	863 748	2,119
s			_,
197,718	193	317 912	173
163,358	825	422 202	1,330
			.,
149,577	1 227	798 116	1,117
es 82,408	531	350 954	725
	415		691
			605
,			000
57,468	395	255 847	389
h.			000
	181	159 097	376
,		100 007	0,0
54.502	349	188 350	356
			354
	017	200 070	004
	429	170,660	337
			235
40,014	200	110 071	200
42,174	347	204 759	574
2,364,801	13 711	8 707 847	18,746
g			
,			502
		3 019 744	309
210,028	5 562	2 974 492	348
,		3 078 595	308
		2 977 465	475
147,753	7 722	2 998 009	253
raux			
138,472	20 406	2 676 558	603
135,876	6 047	3 197 422	212
83,530	3 123	1 756 584	138
	2 481	887 255	87
71,253	2 325	629 413	134
66,602	2 137	1 048 251	98
es 63,357	1 868	883 876	82
58,849	1 190	580 782	55
	700		
			53
2,685,310	126 663	43 265 986	4,998
	313,228 251,546 s 197,718 163,358 149,577 es 82,408 76,265 74,438 57,468 th. 55,159 54,502 51,568 48,500 46,014 42,174 2,364,801 9 228,693 215,134 210,028 201,394 189,328 147,753 raux 138,472 135,876 83,530 75,776 71,253 66,602 es 63,357	313,228	313,228

Table 3.14 For-hire Trucking, 1993: Selected Estimates by Region of Origin by Weight Group

Tableau 3.14

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Certaines estimations selon la région d'origine et le poids

Regional totals - Totaux rég	gionaux	Regional totals - Totaux régionaux				
>	10 000 kg <	= 10 000 kg	> 10	000 kg <=	10 000 kg	
Revenues - Recettes	\$'000,000	\$'000,000	Tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres	'000 000	'000 000	
B.C. and Territories - CB. et Territoires Man., Sask., and Alta Man., Sask., et Alb. Ontario Quebec - Québec Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	337 655 934 518 241	299 460 987 453 166	B.C. and Territories - CB. et Territoires Man., Sask., and Alta Man., Sask., et Alb. Ontario Quebec - Québec Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	6 058 11 609 13 880 7 857 3 862	1 148 1 972 3 627 1 480 481	
Total	2,685	2,365	Total	43 266	8 708	
Tonnes	'000	'000	Shipments - Livraisons	'000	'000	
B.C. and Territories - CB. et Territoires Man., Sask., and Alta Man., Sask., et Alb. Ontario Quebec - Québec Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	13 115 27 366 50 546 23 253 12 383	1 523 2 668 5 698 2 680 1 143	B.C. and Territories - CB. et Territoires Man., Sask., and Alta Man., Sask., et Alb. Ontario Quebec - Québec Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	509 1,010 2,050 961 469	2,331 3,566 7,767 3,659 1,423	
Total	126 663	13 711	Total	4,998	18,746	

Table 3.15 For-hire Trucking, 1993: Distribution of Truck Traffic by Weight Group

Tableau 3.15

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Ventilation du volume de camionnage par groupe de poids

•		Perce	ntage of traffic				
Weight group	Proportion du trafic						
Groupe de poids	Revenues	Tonnes	Tonne-kilometres	Shipments			
	Recettes	Torines	tonnes-kilomètres	Expéditions			
	%	%	%	%			
Up to 100 kg - Jusqu'à 100 kg	5		-	31			
100 to 999 kg - 100 à 999 kg	16	2	4	33			
1 000 to 1 999 kg - 1 000 à 1 999 kg	8	2	3	8			
2 000 to 4 499 kg - 2 000 à 4 499 kg	8	2	3	4			
4 500 to 9 999 kg - 4 500 à 9 999 kg	11	5	7	4			
10 000 to 19 999 kg - 10 000 à 19 999 kg	18	17	21	7			
20 000 to 29 999 kg - 20 000 à 29 999 kg	17	24	27	6			
30 000 to 44 999 kg - 30 000 à 44 999 kg	15	44	29	7			
45 000 to 64 999 kg - 45 000 à 64 999 kg	1	4	3	•			
65 000 kg and over - 65 000 kg et plus	-	1	2				
Total	100	100	100	100			

Table 3.16
For-hire Trucking, 1993: Selected Estimates by Commodity Section by Weight Group

	U	p to - Jusqu'à 100 kg	100 - 999 kg	1 000 - 1 999 kg	2 000 - 4 499 kg	4 500 - 9 999 kg	10 000 19 999 kg
Live animals							
Revenues	\$'000	1	232	•••	599	1,989	18,222
Tonnes	'000	1	2	4	12	60	373
Tonne-kilometres Shipments	'000 '000	1	950 3	1 340 2	3 913 4	14 904 8	154 193 31
Food, feed, beverage and to	bacco						
Revenues	\$'000	21,780	93,169	44,017	71,605	116,422	258,489
Tonnes Tonne-kilometres	'000 '000	36 18 006	449 286 411	316 214 337	776 407 883	1 898 895 320	5 827
Shipments	'000	749	1,252	221	252	275	2 825 171 392
Crude materials, inedible							
Revenues	\$'000	1,809	11,142	3,488	5,895	8,547	92,323
Tonnes Tonne kilometres	'000	1	28	18	46	163	4 068
Tonne-kilometres Shipments	'000 '000	1 177 37	16 093 60	11 177 12	20 452 15	58 348 23	1 066 548 250
Fabricated materials, inedib	le						
Revenues	\$'000	67,274	218,122	78,486	92,090	114,924	208,239
Tonnes Tonne-kilometres	'000 '000	69 41 576	744	456	772	1 686	5 449
Shipments	. ,000	1,479	465 454 2,175	279 585 329	440 050 262	854 921 243	2 642 444 356
End products, inedible							
Revenues	\$'000	123,715	379,066	258,398	202,072	187,425	194,157
Tonnes Tonne-kilometres	'000	141 109 292	1 187 919 549	1 734 856 569	919	1 599	4 129
Shipments	'000	4,020	3,471	1,337	660 760 321	1 001 747 234	2 269 131 291
General or unclassified freig	jht						
Revenues	\$'000	44,977	92,527	32,104	39,286	112,406	153,384
Tonnes Tonne-kilometres	'000	36 26 433	297 262 721	162 138 682	278	978	3 947
Shipments	'000	1,003	884	138 682	194 903 95	1 010 463 129	1 888 538 271
Total							,
Revenues	\$'000	259,564	794,257	416,815	411,546	541,712	924,813
Tonnes Tonne-kilometres	'000 '000	283 196 491	2 707 1 951 177	2 689	2 803	6 384	23 793
Shipments	'000	7,289	7,845	1 501 695 2,016	1 727 961 949	3 835 650 913	10 846 021 1,589

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

Tableau 3.16 Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Certaines estimations selon la section de produits et le poids

20 000 - 29 999 kg	30 000 - 44 999 kg	45 000 - 64 999 kg	65 000 kg and over - et plus	Total		
						Animaux vivants
10.046						
18,846 470	165	1	1	44,362 1 112	'000\$ '000	Recettes
320 670		1	1	575 578	'000	Tonnes Tonnes-kilomètres
19	5	1	1	73	'000	Expéditions
						Denrées alimentaires, aliments po animaux, boissons et tabacs
201,169	59,925	2,385		870,780	'000\$	Recettes
5 813	4 454	184		19 976	'000	Tonnes
3 533 418 247	1 142 293 124	93 172		9 520 267 3,502	'000	Tonnes-kilomètres Expéditions
						Matières brutes non comestibles
113,811	241,231	13,873	1,987	494,106	'000\$	Recettes
7 945	29 020	1 454	245	42 987	'000	Tonnes
1 603 194 324	4 844 769 801	324 788 29	159 649 3	8 106 192 1,554	'000 '000	Tonnes-kilomètres Expéditions
						Demi-produits non comestibles
403,583	441,490	50,277	12,086	1,686,571	'000\$	Recettes
15 882	26 889	3 414	987	56 349	'000	Tonnes
6 782 437 646	8 724 130 733	1 248 834 70	432 457 13	21 911 871 6,286	'000	Tonnes-kilomètres Expéditions
						Produits finals non comestibles
65,026	17,730	1,633	1,8141	1,431,036	'000\$	Recettes
2 069	770	81	1191	12 748	'000	Tonnes
1 107 905 91	334 061 23	27 721 2	55 372¹ 2¹	7 342 063 9,779	'000	Tonnes-kilomètres Expéditions
						Fret ordinaire ou non classé
40,335	7,820	1	1	523,256	'000\$	Recettes
978	471	1	1	7 202	'000	Tonnes
762 536 44	168 157 13	1	1	4 517 793 2,551	'000	Tonnes-kilomètres Expéditions
						Total
842,771	771,881	68,804	17,948	5,050,111	'000\$	Recettes
33 157	61 769	5 168	1 621	140 374	'000	Tonnes
14 110 159 1,371	15 274 067 1,699	1 720 887 105	809 688 21	51 973 825 23,744	'000 '000	Tonnes-kilomètres Expéditions

¹ Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 expéditions, la prudence est a conseiller.

Table 3.17
For-hire Trucking, 1993: Selected Estimates by Originating Province/Territory by Weight Group

	U	p to - Jusqu'à 100 kg	100 - 999 kg	1 000 - 1 999 kg	2 000 - 4 499 kg	4 500 - 9 999 kg	10 000 19 999 kg
Newfoundland							
Revenues	\$'000	3,853	5,447	0.606	0.070	4 770	
Tonnes	,000	3	18	2,696 11	3,673	4,776	5,628
Tonne-kilometres	'000	1 781	12 523	11 685	11 666	***	111
Shipments	'000	82	55	8	8	11	70 06:
Prince Edward Island							
Revenues	\$'000	260	1,248	1,357		1	2,648
Tonnes	'000	***	5	9	•••	1	
Tonne-kilometres	'000	105	3 565	4 433	***	1	39 48
Shipments	,000	5	14	7	***	1	(
Nova Scotia							
Revenues	\$'000	7,296	16,235	12,956	14,886	13,586	20,572
Tonnes	'000	10	76	87	85	183	493
Tonne-kilometres Shipments	'000 '000	4 350 220	37 180 237	40 560 66	43 353 28	65 623 27	211 625
			207	00	20	<i>~1</i>	32
New Brunswick Revenues	\$'000	10,553	20,735	11,416	14,776	18,949	34,289
Tonnes	'000	10	94	94	109	. 248	832
Tonne-kilometres	'000	4 238	40 915	30 876	39 798	100 308	357 635
Shipments	'000	222	286	73	35	37	55
Quebec							
Revenues	\$'000	52,603	164,452	75,402	73,214	90,703	197,590
Tonnes	'000	50	514	512	499	1 152	5 852
Tonne-kilometres	'000	36 124	336 349	255 853	274 463	616 889	2 143 711
Shipments	,000	1,417	1,542	382	169	165	380
Ontario Revenues	#1000						
Tonnes	\$'000 '000	113,049	341,884	163,435	167,052	235,522	361,652
Tonne-kilometres	,000	118 85 635	1 114	1 060	1 227	2 877	10 085
Shipments	'000	3,203	862 655 3,093	612 980 789	716 793 422	1 628 420 412	3 976 214 693
Manitoba							
Revenues	\$'000	10,192	36,682	20,559	19,547	39,156	44.044
Tonnes	'000	15	137	118	116	306	44,841 666
Tonne-kilometres	'000	12 924	119 027	91 106	107 122	369 221	653 156
Shipments	. '000	348	411	87	38	41	45
Saskatchewan							
Revenues Tonnes	\$'000	4,963	18,181	10,849	8,908	11,963	31,173
Tonne-kilometres	'000 '000	9	83	81	64	126	709
Shipments	'000	4 032 196	38 475 250	34 235 61	43 385 21	66 914 18	410 846 48
Alberta					_,		70
Revenues	\$'000	26,647	85,061	54.967	E4 200	60.000	405.000
Tonnes	,000	32	319	335	54,392 332	63,639 747	125,607
Tonne-kilometres	'000	22 976	225 778	182 515	241 966	488 061	2 775 1 607 856
Shipments	'000	715	948	251	113	105	182
British Columbia, Yukon							
and Northwest Territories							
Revenues	\$'000	30,148	104,333	63,178	54,116	62,439	100,811
Tonnes	'000	36	348	383	333	657	2 218
Tonne-kilometres Shipments	'000	24 326 880	274 710 1,010	237 426 291	245 460 111	459 709 94	1 375 425 145
Canada			.,0.0	201		34	145
Revenues	\$'000	259,564	704 257	440.045	444 546		
Tonnes	'000	283	794,257 2 707	416,815 2 689	411,546	541,712	924,813
Tonne-kilometres	'000	196 491	1 951 177	1 501 695	2 803 1 727 961	6 384	23 793
Shipments	'000	7,289	7,845	2,016	949	3 835 650 913	10 846 021

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

Tableau 3.17 Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Certaines estimations selon la province ou le territoire d'origine et le poids

20 000 - 29 999 kg	30 000 - 44 999 kg	45 000 - 64 999 kg	65 000 kg and over - et plus	Total		
						Terre-Neuve
5,647	3,492	1	1	35,302	'000\$	Recettes
169	298	1	1	720	'000	Tonnes
136 360	77 168	1	1	359 451	,000	
7	9	1	1	187	'000	Tonnes-kilomètres
•	v	***	***	107	000	Expéditions
44.007						Île du Prince-Édouard
11,207	***	**	**	18,937	'000\$	Recettes
255	***	**	**	381	'000	Tonnes
265 651	***	**	**	326 171	'000	Tonnes-kilomètres
11	•	••	**	47	'000	Expéditions
						Nouvelle-Écosse
33,343	18,073	1,048	**	137,994	'000\$	Recettes
1 597	1 337	79	**	3 947	'000	Tonnes
531 676	372 424	20 846		1 327 636	'000	Tonnes-kilomètres
. 66	. 38	2	**	715	'000	Expéditions
						Nouveau-Brunswick
63,567	38,512	1,394	616¹	214,808	'000\$	Recettes
2 895	4 007	133	56¹	8 478	,000	Tonnes
1 000 109	710 317	24 539	20 7681	2 329 503		
116	116	24 539	20 7681	2 329 503 943	'000 '000	Tonnes-kilomètres
710	1.0	3	1.	340	000	Expéditions
455.040	140.440	45.040		070 000	10000	Québec
155,212	143,448	15,019	***	970,922	'000\$	Recettes
6 429	9 904	763	***	25 932	,000	Tonnes
2 468 800	2 678 455	397 788	***	9 336 777	'000	Tonnes-kilomètres
263	287	15	***	4,620	,000	Expéditions
						Ontario
268,991	253,730	11,331	4,357	1,921,003	'000\$	Recettes
10 823	27 199	1 258	483	56 244	'000	Tonnes
4 276 305	4 850 831	209 011	288 731	17 507 582	'000	Tonnes-kilomètres
447	745	26	6	9,817	'000	Expéditions
						Manitoba
36,262	22,804	4,230	1	234,545	'000\$	Recettes
1 024	1 277	300	1	3 996	'000	Tonnes
680 019 43	556 526 35	140 554 6	1	2 746 307 1,052	'000 '000	Tonnes-kilomètres
40	35	0	1	1,052	000	Expéditions
				4=4 400	10000	Saskatchewan
30,778	30,187	4,320	1	151,469	. '000\$	Recettes
1 088	1 774	515	1	4 463	'000	Tonnes
569 792 46	744 363 46	131 864 11	1	2 055 074 695	'000 '000	Tonnes-kilomètres Expéditions
40	40	11		030	000	Expeditions
400 500	4=	45.000		700 111	10000	Alberta
126,583	171,601	17,268	3,379	729,144	'000\$	Recettes
5 136	10 633	1 070	196	21 574	,000	Tonnes
2 192 805	3 277 702	437 032	102 847	8 779 566	'000	Tonnes-kilomètres
215	284	22	3	2,828	,000	Expéditions
						Colombie-Britannique, Yukon et
						Territoires du Nord-Ouest
111,180	89,780	14,104	5,898	635,987	000\$	Recettes
3 741	5 306	1 042	574	14 637	1000	Tonnes
1 988 641	2 002 584	356 704	240 814	7 205 799	'000	Tonnes-kilomètres
157	139	20	8	2,840	'000	Expéditions
						Canada
9/2 774	774 004	60 004	17,948	5,050,111	'000\$	Recettes
842,771	771,881	68,804	17,948		,000	Tonnes
33 157	61 769	5 168		140 374		Tonnes Tonnes-kilomètres
1110 159	15 274 067	1 720 887	809 688 21	51 973 825	'000 '000	Expéditions
1,371	1,699	105		23,744		

Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 expéditions, la prudence est a conseiller

Table 3.18
For-hire Trucking, 1993: Selected Estimates by Commodity Section by Distance Group

		Up to - Jusqu'à 49 km	50 - 99 km	100 - 199 km	200 - 299 km	300 - 499 km
Live animals						
Revenues Tonnes Tonne-kilometres Shipments	\$'000 '000 '000 '000	1,199 70 2 616 7	2,760 140 10 363 10	9,313 353 56 528 22	. 3,763 107 26 480 8	3,428 99 37 483 7
Food, feed, beverage and tobacco						
Revenues Tonnes Tonne-kilometres Shipments	\$'000 '000 '000 '000	28,963 211	53,903 2 740 196 936 375	112,398 4 118 603 894 669	86,942 2 581 657 579 477	118,468 2 979 1 149 764 623
Crude materials, inedible						
Revenues Tonnes Tonne-kilometres Shipments	\$'000 '000 '000 '000	37,386 8 886 318 618 284	75,646 12 264 862 217 410	117,309 9 602 1 382 508 358	70,291 4 523 1 097 515 175	90,794 4 624 1 786 721 173
Fabricated materials, inec	dible					
Revenues Tonnes Tonne-kilometres Shipments	\$'000 '000 '000 '000	57,316 5 302 192 824 417	121,484 9 906 717 743 790	182,574 10 558 1 530 030 996	186,382 8 209 2 035 080 917	244,818 7 479 2 936 295 929
End products, inedible						
Revenues Tonnes Tonne-kilometres Shipments	\$'000 '000 . '000 '000	38,304 1 090 38 239 735	83,220 1 946 145 142 1,054	122,617 1 907 280 944 1,466	116,309 1 514 382 363 1,201	179,756 1 925 748 299 1,478
General or unclassified from	eight					
Revenues Tonnes Tonne-kilometres Shipments	\$'000 '000 '000 '000	17,894 1 045 35 884 195	30,760 1 001 73 859 311	42,408 1 122 161 949 336	32,670 542 136 635 289	48,755 706 279 260 337
Total						
Revenues Tonnes Tonne-kilometres Shipments	\$'000 '000 '000 '000	181,062 18 397 664 383 1,850	367,772 27 998 2 006 259 2,950	586,619 27 660 4 015 851 3,847	496,357 17 477 4 335 651 3,067	686,019 17 812 6 937 821 3,547

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

Tableau 3.18 Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Certaines estimations selon la section de produits et la distance

500 - 749 km	750 - 999 km	1 000 - 1 499 km	1 500 km and over - et plus	Total		
						Animaux vivants
4,585 111 66 816 7	 	3,211 58 67 496 3	11,660 92 236 228 5	44,362 1 112 575 578 73	'000\$ '000 '000 '000	Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Expéditions
						Denrées alimentaires, aliments por animaux, boissons et tabacs
117,380 2 123 1 289 192 444	59,390 925 793 538 185	108,627 1 224 1 506 005 252	184,709 1 281 3 247 177 266	870,780 19 976 9 520 267 3,502	'000\$ '000 '000	Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Expéditions
						Matières brutes non comestibles
50,077 1 798 1 066 988 83	15,438 565 493 235 25	17,472 539 640 238 23	19,693 187 458 156 22	494,106 42 987 8 106 192 1,554	'000\$ '000 '000 '000	Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Expéditions
						Demi-produits non comestibles
322,536 7 578 4 650 693 1,035	163,141 3 166 2 707 313 392	174,715 2 593 3 085 564 388	233,604 1 558 4 056 353 422	1,686,571 56 349 21 911 871 6,286	'000\$ '000 '000 '000	Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Expéditions
						Produits finals non comestibles
203,332 1 810 1 101 691 1,592	99,783 662 561 938 566	149,853 823 999 783 604	437,862 1 072 3 083 686 1,081	1,431,036 12 748 7 342 063 9,779	'000\$ '000 '000	Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Expéditions
						Fret ordinaire ou non classé
83,368 1 201 707 406 430	32,658 396 336 131 147	46,509 388 470 064 172	188,235 800 2 316 605 334	523,256 7 202 4 517 793 2,551	'000\$ '000 '000	Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Expéditions
						Total
781,278 14 621 8 882 769 3,591	374,852 5 795 4 963 719 1,320	500,387 5 625 6 769 151 1,442	1,075,764 4 989 13 398 206 2,131	5,050,111 140 374 51 973 825 23,744	'000\$ '000 '000	Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Expéditions

¹ Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 expéditions, la prudence est ú conseiller.

Table 3.19
For-hire Trucking, 1993: Selected Ratios for the 10
Major Commodity Divisions Based on Revenues

Tableau 3.19

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Certains ratios pour les 10 principales divisions de produits, fondés sur les recettes

Con	nmodity - Produit	Estimated Revenues	Estimated Rev/Ship	Estimated Rev/Tonne	Estimated Wt/Ship
0011	miliouity - Produit	Recettes estimatives	Recettes estimatives par expédition	Recettes estimatives par tonne	Poids estimatif par expédition
		\$'000	\$	\$	kg
99	General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	523,256	205.1	1,236.3	2 823
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	364,711	255.7	374.4	4 377
58	Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	277,451	127.6	. 677.3	1 260
47	Non-métallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	255,895	385.1	524.5	13 522
43	Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	249,899	400.6	119.1	25 938
37	Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles	229,960	161.0	839.3	2 074
86	Other Household and Personal Equipment (used) - Autres articles ménagers et personnels (usagés)	203,029	1,137.6	1,389.5	1 748
44	Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	199,322	327.8	542.8	13 273
23	Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	195,407	394.7	45.3	26 640
33	Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	155,590	401.4	362.7	15 986

3.3 - Canada - U.S. For-Hire Trucking Activity

Foreign Trade

In 1993, interest rates reached their lowest levels in over 20 years. This, combined with the lower value of the dollar, contributed to a continued growth in foreign trade. Measured by the dollar value of goods, Canada's total exports and imports rose by 14% from the previous year, while exports to the U.S. increased by 20% and imports by 18%. The United States, Canada's largest trading partner, accounted for 81% of Canada's exports and 67% of its imports.

Table 3.20 Canada's Export and Import Trade by Value of Goods, 1992 and 1993

3.3 - Camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis

Commerce international

En 1993, les taux d'intérêt ont atteint leurs niveaux les plus bas en plus de vingt ans. Ce facteur, combiné à la faiblesse du dollar, a contribué à la croissance soutenue du commerce international. La valeur des exportations et des importations totales du Canada s'est accrue de 14 % par rapport à 1992, alors que celle des marchandises exportées aux États-Unis a progressé de 20 % et que la valeur des importations de ce pays a marqué une avance de 18 %. Les États-Unis, qui sont le principal partenaire commercial du Canada, ont compté pour 81 % des exportations et 67 % des importations canadiennes.

Tableau 3.20 La valeur des produits d'exportations et d'importations commerciales du Canada, 1992 et 1993

	1992	1993	Variation	
	(\$'000,	000,000)	%	
Total Exports Total Imports	155	177	14	Exportations totales
	148	169	14	Importations totales
Exports to the United States	119	142	20	Exportations aux États-Unis
Imports from the United States	96	114	18	Importations des États-Unis

Source: Statistics Canada Catalogue 65-003 (Exports by Country), Jan. - Dec. 1993; Statistics Canada Catalogue 65-006 (Imports by Country), Jan. - Dec. 1993. Nº 65-003 au catalogue de Statistique Canada (Exportations par pays), janv. - déc. 1993; Nº 65-006 au catalogue de Statistique Canada (Importations par pays), janv. - déc. 1993.

While trucking was the principal method of transportation used for delivery of all Canada's exports (47%) and imports (63%) in 1993, trade between Canada and the U.S. relies even more heavily on the trucking industry for quick, reliable and inexpensive delivery of goods. In 1993, trucks carried 57% of Canada's exports to the United States and 82% of the imports from there.

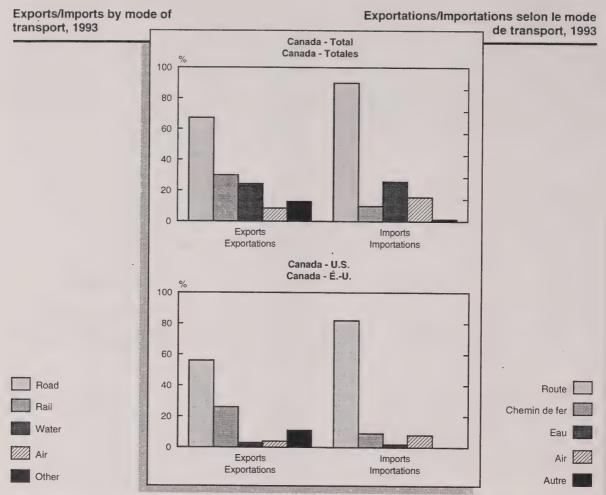
Bien que le transport routier ait été le principal moyen de transport utilisé pour l'ensemble des exportations (47 %) et des importations (63 %) du Canada en 1993, les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis dépendent encore davantage des entreprises de camionnage pour assurer l'expédition de marchandises d'une manière rapide, sûre et économique. En 1993, 57 % des exportations canadiennes aux États-Unis et 82 % des importations de ce pays ont été acheminées par camion.

These trade figures, measured by the dollar value of the goods, do not reflect the volume of merchandise moving between Canada and the United States, nor do they reflect the nationality of the carriers involved. In terms of tonnage, Canada-based rail carriers moved almost twice as much freight across the Canada - U.S. border in 1993 as the Canada-based for-hire trucking companies. The freight moved by rail consisted mainly of low volume, bulk commodities. The trade statistics include data on private carriers as well as both Canada and U.S. based carriers

Ces chiffres, qui sont fondés sur la valeur des produits, ne reflètent pas le volume des marchandises transportées entre le Canada et les États-Unis, ni la nationalité des transporteurs. Sur le plan du tonnage, les transporteurs ferroviaires domiciliés au Canada ont acheminé presque deux fois plus de marchandises entre le Canada et les États-Unis en 1993 que les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada. Les expéditions assurées par les transporteurs ferroviaires ont consisté surtout en marchandises en vrac peu volumineuses. Les statistiques sur le commerce comprennent des données sur les transporteurs pour compte propre ainsi que sur les transporteurs domiciliés au Canada et aux États-Unis.

Figure 3.7

Figure 3.7



Source: Statistics Canada Catalogue 65-202 (Exports, Merchandise Trade), 1993; Statistics Canada Catalogue 65-203 (Imports, Merchandise Trade), 1993. - Nº 65-203 au catalogue de Statistique Canada (Importations, commerce de marchandises), 1993; Nº 65-202 au catalogue de Statistique Canada (Exportations, commerce de marchandises), 1993.

Transborder Trucking Activity

With the introduction of deregulation by the National Transportation Act of 1987 and the signing of the Free Trade Agreement in 1989, there has been an increasing shift in trucking activity in Canada from east-west (domestic) deliveries to north-south (transborder) deliveries.

During 1993, the number of Canadian trucking companies applying with the Inter-state Commerce Commission (ICC) for authority to provide inter-state trucking services increased by 17% from the previous year. As a result of NAFTA, companies acquired or formed alliances with U.S. trucking companies in order to establish

Mouvements trasfrontaliers du camionnage

La déréglementation amenée par la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la signature de l'Accord de libre-échange en 1989 ont entraîné un déplacement croissant du camionnage de l'axe est-ouest (trafic intérieur) en direction nord-sud (trafic transfrontalier).

En 1993, le nombre de transporteurs routiers du Canada ayant demandé à l'*Inter-state Commerce Commission* (ICC) l'autorisation d'assurer des services de camionnage entre États américains a augmenté de 17 % par rapport à l'année précédente. À la suite de la signature de l'ALENA, des sociétés ont acquis des entreprises de camionnage américaines ou scellé des

In order to provide inter-state trucking services in the United States, Canadian trucking companies must apply with the ICC.

Pour assurer des services de transport par camion entre États américains, les transporteurs routiers du Canada doivent obtenir l'autorisation de l'ICC.

U.S. bases to better serve U.S. markets as well as to handle increases in trade with Mexico.5

alliances avec celles-ci pour se doter de bases aux États-Unis, afin de mieux servir les marchés américains et de s'adapter à la croissance des échanges commerciaux avec le Mexique.8

The For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey also covers transborder (Canada -U.S.) trucking activities by Canada-based for-hire trucking companies with intercity revenues of at least \$1 million annually. The survey does not include transborder trucking activities by U.S. based carriers.

L'Enquête sur les transporteurs pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) porte aussi sur les mouvements transfrontaliers (entre le Canada et les États-Unis) effectués par les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada dont les recettes au titre du transport interurbain ont atteint au moins 1 million de dollars annuellement. Cette enquête exclut les mouvements transfrontaliers effectués par les transporteurs domiciliés aux États-Unis.

The movement of freight between Canada and the United States by the Canada-based for-hire trucking companies covered in this survey generated over \$2.2 billion in revenues. This represented a 26% increase in both revenues and tonnage from 1992. With the increase in trade between Canada and the U.S. in recent years, it is not surprising that transborder trucking has become the fastest growing segment in the Canadian trucking industry. Between 1990 and 1993, revenues increased by 43%, tonnage by 34%, tonne-kilometres by 44% and shipments by 27%.

Les expéditions de marchandises entre le Canada et les États-Unis assurées par les transporteurs routiers domiciliés au Canada visés par cette enquête ont engendré plus de 2,2 milliards de dollars de recettes en 1993. Cela a représenté une hausse de 26 % tant sur le plan des recettes que sur celui du tonnage par rapport à 1992. Vu l'intensification des échanges entre le Canada et les États-Unis depuis quelques années, il n'est pas surprenant que le transport transfrontalier soit devenu le segment de l'industrie du camionnage dont l'essor a été le plus rapide. Entre 1990 et 1993, les recettes, le tonnage, les tonnes-kilomètres et les expéditions ont affiché des augmentations de 43 %, 34 %, 44 % et 27 % respectivement.

Table 3.21 Transborder Trucking Activity Continues to Increase in 1993

Tableau 3.21 L'activité transfrontalière s'accroît en 1993

	1990	1991	1992	1993	Variation 1993/1992	Variation 1993/1990	
		('000,000)		%			
Revenues (\$)	1,585	1,644	1,800	2,266	26	43	Recettes (\$)
Tonnes	24.3	23.7	26.4	32.6	26	34	Tonnes
Tonne-km	22 074	22 138	24 275	31 777	31	44	Tonne-km
Shipments	3.1	3.2	3.4	3.9	16	27	Expéditions

In 1993, transborder trucking generated 33% of the total trucking (domestic and transborder) revenue earned by Canada-based carriers and 19% of the total (domestic and transborder) freight carried.

The transport of road motor vehicles, parts and accessories was the largest single commodity type moved in either direction across the Canada-U.S. border by Canadian carriers. This commodity accounted for 32% of the shipments and 10% of the revenues from southbound deliveries, as well as 17% of the shipments and 11% of the revenues from northbound deliveries.

From Canada to the United States

In 1993, over 20 million tonnes of freight were moved from Canada to the United States by Canada-based companies, generating revenues of over \$1.2 billion, an increase of 28% from the previous year. Shipments originating in Ontario accounted for half the total southbound tonnage.

En 1993, les mouvements transfrontaliers ont représenté 33 % des recettes totales au titre du camionnage (trafic intérieur et transfrontalier) enregistrées par les transporteurs domiciliés au Canada, et 19 % du fret total (trafic intérieur et transfrontalier).

Les véhicules automobiles routiers, les pièces et les accessoires ont été le principal type de marchandises transporté par les entreprises de camionnage canadiennes entre les frontières canado-américaines. Cette catégorie a représenté 32 % des expéditions et 10 % des recettes tirées des mouvements nordsud, ainsi que 17 % des expéditions et 11 % des recettes au titre des expéditions à destination du nord.

Trafic du Canada aux États-Unis

En 1993, plus de 20 millions de tonnes de marchandises ont été transportées du Canada vers les États-Unis par les transporteurs routiers domiciliés au Canada, ce qui a engendré des recettes supérieures à 1,2 milliard de dollars qui ont représenté une hausse de 28 % par rapport à 1992. Les expéditions en provenance de l'Ontario ont compté pour la moitié du tonnage nord-sud total.

^{8 1993} Annual Review, National Transportation Agency of Canada

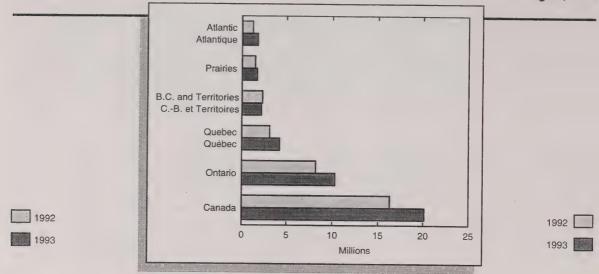
⁸ Revue annuelle de 1993, Office national des transports du Canada.

Figure 3.8

U.S.-bound Tonnages by Region of Origin, 1993

Figure 3.8

Tonnage aux É.-U., selon la région d'origine, 1993



With only 4% of the total exports to the U.S. by dollar value⁹, it was not surprising that the Atlantic Region accounted for the smallest portion of the total southbound revenues. However, with revenues increasing by 39%, tonnage by 46%, tonne-km by 52% and number of shipments by 48%, the region showed the largest increase in activity of all regions when compared to 1992.

In 1993, over half of all Canadian exports to the United States originated in Ontario. Shipments from this province accounted for approximately half the revenues (49%) and half the tonnage (51%). With its close proximity to the north central region of the United States, 58% of the tonnage originating in Ontario was delivered to that area. Shipments from Ontario travelled the shortest distances, averaging only 838 kilometres per shipment.

Like the Atlantic Region, only 7% of the total exports to the U.S. by dollar value originated in British Columbia and the Territories (the Pacific Region)¹⁰. This was reflected in the low percentage of revenues (7%) generated by deliveries from this region to the United States.

Road motor vehicles, parts and accessories was Canada's major export to the United States and the delivery of these goods to the United States generated over \$125 million in transportation revenues, or 10% of the total southbound revenues for the carriers. These

Comme la part des exportations totales aux États-Unis attribuable à la région de l'Atlantique n'a atteint que 4 % (sur le plan de la valeur des expéditions)⁹, il n'est pas surprenant que cette région ait compté pour la fraction la plus faible des recettes totales au titre du trafic nord-sud. Toutefois, cette région a connu en 1993 l'augmentation la plus sensible de l'activité enregistrée dans l'ensemble des régions. Les recettes, le tonnage, le nombre de tonnes-kilomètres et le nombre d'expéditions ont ainsi augmenté de 39 %, 46 %, 52 % et 48 % respectivement par rapport à 1992.

En 1993, plus de la moitié des exportations totales du Canada vers les États-Unis provenait de l'Ontario. Les expéditions en provenance de cette province ont compté pour la moitié environ des recettes (49 %) et la moitié du tonnage (51 %). Vu la proximité de l'Ontario du centre-nord des États-Unis, 58 % des marchandises provenant de cette province ont été acheminées dans cette région. Les expéditions en provenance de l'Ontario ont parcouru les distances les plus courtes, soit en moyenne 838 kilomètres seulement par expédition.

Tout comme dans la région de l'Atlantique, seulement 7 % des exportations totales destinées aux États-Unis provenaient de la Colombie-Britannique et des Territoires du Nord-Ouest (région du Pacifique) sur le plan de leur valeur. 10 Cette situation se reflète dans la faible proportion des recettes (7 %) engendrée par le fret à destination des États-Unis provenant de cette région.

Les véhicules automobiles routiers, les pièces et les accessoires ont été la principale exportation du Canada à destination des États-Unis. L'expédition de ces marchandises aux États-Unis a engendré des recettes du transports de plus de 125 millions de dollars, soit 10 % des recettes totales au titre du

Statistics Canada Catalogue 65-003 (Exports by Country), Jan. - Dec. 1993

¹⁰ Statistics Canada Catalogue 65-003 (Exports by Country), Jan. - Dec. 1993

⁹ № 65-003 au catalogue de Statistique Canada (Exportations par pays), janv.-déc. 1993.

Nº 65-003 au catalogue de Statistique Canada (Exportations par pays), janv.-déc. 1993.

goods accounted for 8% of the total tonnage and 32% of the total number of shipments trucked to the United States. This was also the major commodity transported from Ontario, where 97% of these shipments, or 1.6 million tonnes, originated.

Table 3.22 Southbound Transborder Activities Market Share by Region of Origin, 1993

trafic nord-sud de ces transporteurs. Ces marchandises ont compté pour 8 % du tonnage total et 32 % du nombre total d'expéditions transportées par camion vers les États-Unis. Il s'agit également du principal produit en provenance de l'Ontario d'où ont été acheminées 97 % de ces expéditions, ou 1,6 million de tonnes de marchandises.

Tableau 3 22 Activités transfrontalières vers le sud selon la part de marché et la région, 1993

	Atlantic	Quebec	Ontario	Prairies	Pacific		
	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	Pacifique	Total	
			percent -	pourcentage	9		
Share by Region of origin							Part selon la région
							d'origine
Revenues	9	23	49	12	7	100	Recettes
Tonnes	9	21	51	8	11	100	Tonnes
Tonne-km	11	22	41	15	11	100	
Shipments	5	15	67	6	11		Tonne-km
Criipinicitio	0	15	07	0	/	100 .	Expéditions
Variation 1993/1992							Variation 1993/1992
Revenues	39	35	23	42	11	28	
Tonnes	46	35	26	14			Recettes
					-6	24	Tonnes
Tonne-km	52	39	32	27	-1	30	Tonne-km
Shipments	48	24	9	37	24	15	Expéditions

Over 2 million tonnes of paper and paperboard were delivered to the United States, generating revenues of nearly \$115 million. Not only was this the predominate commodity transported from the Atlantic region and Quebec but it was also among the top four commodities shipped from all other regions.

From the United States to Canada

Regardless of the region of origin, all regions of the United States showed large increases in northbound trucking activity when compared to 1992. Since many U.S. companies have been occupied with increasing traffic within the United States and have not been expanding their transborder operations, Canadian companies have taken advantage of these increased opportunities and have been successful in finding backhaul loads for their return trips11. As a result, over 12.5 million tonnes of freight were carried from the United States into Canada by Canada-based companies, generating revenues of over \$1 billion. Revenues increased by 23% and tonnage by 29% from 1992.

Although northbound revenues increased by less than southbound revenues when compared to 1992, the percentage increases in northbound tonnages, tonne-km and shipments were all greater than those for southbound activities.

The revenue per tonne-kilometre for northbound shipments was \$2.38, more than double that of southbound shipments (\$1.05).

While no one region of the United States dominated the northbound market, 44% of shipments destined for Canada originated in the North Central.

Plus de 2 millions de tonnes de papier et carton ont été expédiées aux États-Unis, ce qui a engendré des recettes avoisinant 115 millions de dollars. Il s'agit non seulement de la principale marchandise transportée en provenance de la région de l'Atlantique et du Québec, mais également de l'une des guatre marchandises les plus payantes en provenance de toutes les autres régions.

Trafic des États-Unis vers le Canada

Indépendamment de la région d'origine, toutes les régions des États-Unis ont enregistré de fortes hausses du trafic sudnord par rapport à 1992. Comme de nombreuses entreprises américaines ont connu une intensification de leurs activités aux États-Unis et n'ont pas augmenté leur trafic transfrontalier, les entreprises canadiennes ont tiré profit de ces débouchés grandissants et ont réussi à obtenir des chargements pour leurs voyages de retour.11 Par conséquent, plus de 12,5 millions de tonnes de marchandises ont été transportées des États-Unis au Canada par les transporteurs domiciliés au Canada, ce qui a engendré des recettes de plus d'un milliard de dollars. Les recettes ont augmenté de 23 % et le tonnage de 29 % par rapport

Bien que les recettes au titre du trafic sud-nord n'aient pas augmenté autant que les recettes tirées des mouvements nordsud comparativement à 1992, les taux d'augmentation des tonnes de marchandises, des tonnes-kilomètres et des expéditions acheminées vers le nord ont été supérieurs aux taux comparables pour le trafic nord-sud.

Les recettes par tonne-kilomètre au titre des expéditions sudnord se sont établies à 2,38 \$, soit plus du double des recettes tirées des expéditions nord-sud (1,05 \$).

Bien qu'aucune région des États-Unis n'ait dominé le marché sud-nord, 44 % des expéditions destinées au Canada provenaient du centre-nord.

^{11 1993} Annual Review, National Transportation Agency of Canada

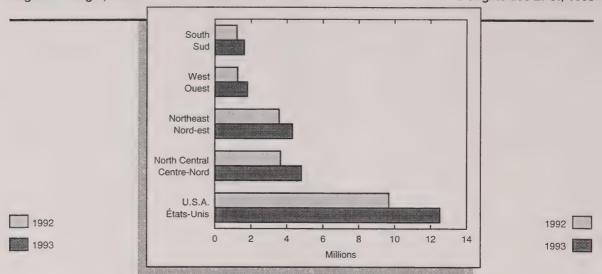
¹¹ Examen annuel de 1993, Office national des transports du Canada.

Figure 3.9

Figure 3.9

Canada-bound Tonnages by U.S. Region of Origin, 1993

Tonnage au Canada, selon la région d'origine des É.-U., 1993



Regardless of the origin of the shipments, Ontario was the major province of destination from all regions of the United States except the West and accounted for the largest proportion of revenues, tonnage, tonne-kilometres and shipments.

Table 3.23 Northbound Transborder Activities by Region of Destination, 1993

Indépendamment de l'origine des expéditions, l'Ontario a été la principale province de destination de toutes les régions des États-Unis sauf l'Ouest, et a compté pour la proportion la plus forte des recettes, du tonnage, des tonnes-kilomètres et des expéditions.

Tableau 3.23 Activités transfrontalières au Canada, selon la région de la destination, 1993

	Atlantic	Quebec		Prairies	B.C. and Territories		
	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	CB. et Territoires	Total	
			percent -	pourcentage	9		
Share by Region of origin							Part selon la région d'origine
Revenue	5	19	54	14	9	100	Recettes
Tonnes	5	21	56	9	10	100	Tonnes
Tonne-km	6	22	45	17	10	100	Tonnes-km
Shipments	3	15	65	8	9	100	Expéditions
Variation 1993/1992							Variation 1993/1992
Revenue	34	28	18	33	30	23	Recettes
Tonnes .	19	40	23	44	44	29	Tonnes
Tonne-km	30	38	26	44	37	32	Tonnes-km
Shipments	16	11	15	25	47	17	Expéditions

Canada's major import from the United States was road motor vehicles, parts and accessories. Delivery of this commodity generated over \$110 million and represented 10% of the total tonnage and 17% of the total number of shipments trucked northbound into Canada.

General freight accounted for revenues of almost \$97 million, or 9% of the revenues from northbound deliveries.

Les véhicules automobiles routiers, les pièces et les accessoires ont été le principal type de marchandise importé des États-Unis au Canada. Ces expéditions ont engendré des recettes supérieures à 110 millions de dollars et représenté 10 % du tonnage total et 17 % du nombre total d'expéditions sud-nord assurées au Canada.

Le fret ordinaire a engendré des recettes de presque 97 millions de dollars, soit 9 % des recettes tirées du trafic à destination du nord.

Table 3.24 For-hire Trucking, 1993: Southbound Movements of Goods, Canada - U.S.

Tableau 3.24

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Mouvements nord-sud de marchandises, Canada - États-Unis

Region of Origin	United States Region	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Région d'origine	Destination Région des États-Unis	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions	Distance moyenne
		\$'000	'000	'000	'000	Km
Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	Northeast - Nord-est North Central - Centre-Nord South - Sud West - Ouest	68,063 15,592 24,892 2,752	1 352 163 211 31	1 077 257 366 463 451 140 168 386	70 12 12 2	870 2 245 2 203 5 495
	Total	111,299	1 757	2 063 245	96	1 290
Quebec - Québec	Northeast - Nord-est North Central - Centre-Nord South - Sud West - Ouest	140,400 77,180 56,200 16,828	2 707 907 546 66	1 770 858 1 287 871 940 593 283 134	183 69 40	652 1 391 1 802 4 452
	Total	290,607	4 225	4 282 456	301	1 079
Ontario	Northeast - Nord-est North Central - Centre-Nord South - Sud West - Ouest	168,078 278,336 118,784 35,893	3 162 5 936 1 017 183	1 701 408 4 156 223 1 351 379 687 829	464 687 154 30	672 702 1 359 3 822
	Total .	601,091	10 297	7 896 839	1,336	838
Man., Sask., and Alta Man., Sask., et Alb.	Northeast - Nord-est North Central - Centre-Nord South - Sud West - Ouest	10,591 55,049 28,769 48,626	72 838 187 587	223 526 1 107 358 573 273 866 572	7 61 21 35	3 073 1 319 3 32 1 576
	Total	143,035	1 683	2 770 728	123	1 823
B.C. and Territories - CB. et Territoires	Northeast - Nord-est North Central - Centre-Nord South - Sud West - Ouest	6,113 9,603 8,360 67,151	49 51 1 919	227 166 200 651 1 168 279	4 8 6 126	4 600 3 16 ⁻ 4 11 ⁴
	Total	91,227	2 157	2 044 364	144	950
Total Canada - U.S. Canada - États-Unis		1,237,259	20 120	19 057 633	2,000	96

Table 3.25

For-Hire Trucking, 1993: Southbound Movements of the Top Ten Commodities, Canada - U.S.

Tableau 3.25

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Mouvements nord-sud des dix marchandises les plus payantes, Canada - États-Unis

		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments
Com	modity - Produit	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions
		\$'000	'000	'000	'000
58	Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	125,446	1 622	1,240 120	632
35	Paper and Paperboard - Papier et carton	114,568	2.038	2 240 520	107
33	Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	90,307	1 896	2 185 049	93
44	Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	81,980	2 079	1 590 219	99
99	General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	75,339	1 238	1 167 731	116
42	Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	46,811	527	577 990	60
37	Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles	43,578	411	414 516	55
96	Remaining End-products Classified by Material - Autres produits finals classés selon la matière	40,512	537	583 657 `	46
47	Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	39,044	890	599 563	46
46	Metal Fabricated Basic Products - Demi-produits de base en métal	35,631	342	427 650	59
	Other commodities - Autres produits	544,043	8 541	8 030 617	687
	Total Canada - United States Canada - États-Unis	1,237,259	20 120	19 057 633	2,000

Table 3.26

For-Hire Trucking, 1993: Southbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, Canada - U.S.

Tableau 3.26

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes selon la région d'origine, Canada - États-Unis

Origin		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments
Origine	Commodity - Produit e:	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	e Nombre f estimatif - d'expéditions		
		\$'000	'000	'000	'000
Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	 35 Paper and Paperboard - Papier et carton 33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois 96 Remaining End-products Classified by Material - Autres produits finals classés selon la matière 	16,203 16,197 9,789	269 282 101	314 742 330 889 132 588	13 13
	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients	9,709	55	94 993	11
	alimentaires et prép. alim.	9,103	115	163 937	5
	Other commodities - Autres produits	50,401	935	1 026 095	47
	Total	111,299	1 757	2 063 245	96
Quebec - Québec	35 Paper and Paperboard - Papier et carton 37 Textile Fabricated Materials -	43,881	786	847 453	40
	Demi-produits en textiles 45 Non-ferrous Metals - Métaux non ferreux 33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois 44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	35,224 24,672 24,615 17,512	352 379 491 310	361 342 483 813 484 868 316 445	40 18 22 15
		144,702	1 907	1 788 534	164
	Other commodities - Autres produits Total	290.607	4 225	4 282 456	301
Outside 1	58 Road Motor Vehicles - Véhicules	290,007	4 223	4 202 430	30
Ontario	automobiles routiers 44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages 99 General or Unclassified Freight - Fret	115,627 55,928	1 565 1 636	1 157 715 1 074 339	612 75
	ordinaire ou non classé 35 Paper and Paperboard - Papier et carton 42 Chemicals and Related Products - Produits	40,991 38,498	687 770	563 895 671 299	68 42
	chimiques et connexes	26,862	343	297 547	40
	Other commodities - Autres produits	323,186	5 295	4 132 044	500
	Total	601,091	10 297	7 896 839	1,336
Man., Sask., and Alta Man., Sask., and Alb.	99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé 00 Live Animals - Animaux vivants 21 Crude Veg. Prod., Inediable (exc. Tob.,	•••	 135	171 274	
	Fibres and Wood) - Prod. bruts d'or. vég., n.comes. (sauf tabac, fibres, bois) 35 Paper and Paperboard - Papier et carton	8,272 7,860	107 102	223 049 212 635	
	01 Meat and Meat Preparations - Viandes et préparations à base de viandes	7,693	66	145 180	4
	Other commodities - Autres produits	88,102	1 056	1 653 945	84
	Total	143,035	1 683	2 770 728	123
B.C. and Territories - CB. et Territoires	 33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois 35 Paper and Paperboard - Papier et carton 99 General or Unclassified Freight - Fret 	8,126	631 110	888 683 194 390	2
	ordinaire ou non classé 25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap - Minerais de métaux, métaux de	•••			
	minerais, conc. et déchets	5,764 5,018	137 578	160 171 139 329	2
	23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	39,018	508	570 185	6
	Other commodities - Autres produits	91,227	2 157	2 044 364	144
Total Canada - United St	Total	01,001	20 120	19 057 633	2,000

Table 3.27
For-hire Trucking, 1993: Northbound Movements of Goods, U.S. - Canada

Tableau 3.27

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Mouvements sudnord de marchandises, États-Unis - Canada

Origine Région des États-Unis Northeast - Nord-est	Atlantic prov Prov. de l'Atlantique Quebec - Québec Ontario Man., Sask., and Alta Man., Sask., and Alb. B.C. and Territories - CB. et Territoires Total Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	\$'000 \$'000 21,130 72,574 141,649 13,061 - 5,588 254,001	Nombre estimatif de tonnes '000 434 1 537 2 232 65 31 4 300	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres '000 334 773 970 637 1 217 154 217 726 142 845 2 883 135	Nombre estimatif d'expéditions '000 37 152 356 14 9 568	Distance moyenne Km 848 632 571 3 364 4 603
Origine Région des États-Unis Northeast - Nord-est	Atlantic prov Prov. de l'Atlantique Quebec - Québec Ontario Man., Sask., and Alta Man., Sask., and Alb. B.C. and Territories - CB. et Territoires Total Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	\$'000 21,130 72,574 141,649 13,061 5,588 254,001	estimatif de tonnes ''000 434 1 537 2 232 65 31	estimatif de tonnes- kilomètres '000 334 773 970 637 1 217 154 217 726 142 845	estimatif d'expéditions '000 37 152 356 14	848 632 571 3 364 4 603
(((((((((((((((((((l'Atlantique Quebec - Québec Ontario Man., Sask., and Alta Man., Sask., and Alb. B.C. and Territories - CB. et Territoires Total Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	21,130 72,574 141,649 13,061 5,588 254,001	434 1 537 2 232 65	334 773 970 637 1 217 154 217 726 142 845	37 152 356 14	848 632 571 3 364 4 603
(((((((((((((((((((l'Atlantique Quebec - Québec Ontario Man., Sask., and Alta Man., Sask., and Alb. B.C. and Territories - CB. et Territoires Total Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	72,574 141,649 13,061 5,588 254,001	1 537 2 232 65 31	970 637 1 217 154 217 726 142 845	152 356 14 9	632 571 3 364 4 603
1	Quebec - Québec Ontario Man., Sask., and Alta Man., Sask., and Alb. B.C. and Territories - CB. et Territoires Total Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	72,574 141,649 13,061 5,588 254,001	1 537 2 232 65 31	970 637 1 217 154 217 726 142 845	152 356 14 9	632 571 3 364 4 603
1	Ontario Man., Sask., and Alta Man., Sask., and Alb. B.C. and Territories - CB. et Territoires Total Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	141,649 13,061 - 5,588 254,001	2 232 65 31	1 217 154 217 726 142 845	356 14 9	571 3 364 4 603
1	Man., Sask., and Alta Man., Sask., and Alb. B.C. and Territories - CB. et Territoires Total Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	13,061 5,588 254,001	65 31	217 726 142 845	14 9	3 364 4 603
î	Man., Sask., and Alb. B.C. and Territories - CB. et Territoires Total Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	5,588 254,001	31	142 845	9	4 603
	B.C. and Territories - CB. et Territoires Total Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	5,588 254,001	31	142 845	9	4 603
	Total Atlantic prov Prov. de l'Atlantique	254,001				
	Atlantic prov Prov. de l'Atlantique		4 300	2 883 135	568	737
	l'Atlantique	40.040				
North Central - Centre-Nord		40.040				
	Oughan Oughan	13,343	45	107 609	9	2 371
	Quebec - Québec	60,117	563	806 089	83	1 367
	Ontario Man., Sask., and Alta	260,815	3 663	2 730 205	670	737
	Man., Sask., and Alb. B.C. and Territories - CB. et	52,942	462	745 814	78	1 828
	Territoires	5,258	70	239 063	23	3 320
7	Total	402,475	4 802	4 628 780	864	983
South - Sud	Atlantic prov Prov. de					
	l'Atlantique	15,953	114	296 241	11	2 695
(Quebec - Québec	44,983	422	682 169	51	1 783
	Ontario Man., Sask., and Alta	108,314	915	1 129 795	189	1 429
	Man., Sask., and Alb. B.C. and Territories - CB. et	28,807	133	414 803	25	3 264
	Territoires	7,837	30	117 835	9	4 096
1	Total	205,895	1 615	2 640 843	285	1 788
West - Ouest	Atlantic prov Prov. de					
	l'Atlantique		***	***	1	5 469
	Quebec - Québec	15,940	64	***	9	4 541
	Ontario Man., Sask., and Alta	41,532	173	645 052	43	3 942
	Man., Sask., and Alb. B.C. and Territories - CB. et	46,390	433	755 986	41	1 808
	Territoires	61,910	1 114	833 804	135	656
1	Total	166,703	1 791	2 566 115	229	1 654
Total U.S Canada États-Unis - Canada		1,029,074	12 508	12 718 873	1,945	1 108

Table 3.28

For-Hire Trucking, 1993: Northbound Movements of the Top Ten Commodities, U.S. - Canada

Tableau 3.28

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Mouvements sudnord des dix marchandises les plus payantes, États-Unis -Canada

C 0 000	amadity. Deaduit	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments
Corr	nmodity - Produit	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions
		\$'000	'000	'000	'000
58	Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	110,694	1 270	1 038 269	322
99	General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	96,946	1 386	1 273 288	153
42	Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	58,212	551	597 692	90
37	Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles	46,203	386	371 634	98
09	Vegetables and Vegetable Preparations - Légumes et préparations à base de légumes	39,820	413	876 700	20
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	37,647	478	662 630	36
44.	Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	37,307	778	660 763	64
95	Containers and Closures - Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	36,863	429	328 080	70
46	Metal Fabricated Basic Products - Demi-produits de base en métal	34,332	228	246 411	91
35	Paper and Paperboard - Papier et carton	31,108	562	500 969	46
	Other commodities - Autres produits	499,942	6 026	6 162 437	954
	Total Canada - United States Canada - États-Unis	1,029,074	. 12 508	12 718 873	1,945

Table 3.29

For-Hire Trucking, 1993: Northbound Movements of the Top Five Commodities from U.S. Region of Origin, U.S. - Canada

Tableau 3.29

Camionnage pour compte d'autrui, 1993: Mouvements sudnord des cinq marchandises les plus payantes selon le point d'origine américain, États-Unis - Canada

Origin		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments
Origine	Commodity - Produit	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilometres	Nombre estimatif d'expéditions
		\$'000	'000	,000	'000
Northeast - Nord-est	37 Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles 99 General or Unclassified Freight - Fret	21,263	210	134 570	48
	ordinaire ou non classé 95 Containers and Closures - Récipients,	19,745	305	196 332	41
	contenants, conteneurs et fermetures 58 Road Motor Vehicles - Véhicules	15,493	245	161 380	32
	automobiles routiers 42 Chemicals and Related Products -	15,390	198	132 857	72
	Produits chimiques et connexes	14,782	185	129 742	31
	Other commodities - Autres produits	167,329	3 158	2 128 254	343
	Total	254,001	4 300	2 883 135	568
At a stile On a book	50 D . 114				
North Central - Centre-Nord	58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers 99 General or Unclassified Freight - Fret	79,556	964	744 540	221
	ordinaire ou non classé 42 Chemicals and Related Products -	47,179	670	671 888	68
	Produits chimiques et connexes	22,864	197	212.267	36
	44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliag46 Metal Fabricated Basic Products -	ges 17,785	423	347 080	34
	Demi-produits de base en métal	16,476	100	99 677	50
	Other commodities - Autres produits	218,615	2 448	2 553 328	455
	Total	402,475	4 802	4 628 780	864
South - Sud	99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	17,326	168	256 646	17
	42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	15,138	118	184 807	16
	58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	12,607	92	133 371	20
	37 Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles	9,946	66	104 371	13
	07 Fruits and Fruit Preparations - Fruits et préparations a base de fruits	8,094	107	136 266	6
	Other commodities - Autres produits	142,784	1 063	1 825 382	213
	Total	205,895	1 615	2 640 843	285
_					200
West - Ouest	 Vegetables and Vegetable Preparations - Légumes et préparations a base de léget Fruits and Fruit Preparations - Fruits 		246	592 555	11
	et préparations a base de fruits	12,875	104	221 697	7
	99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé14 Other Foods, Food Materials and Food	12,696		148 422	27
	Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	11,770	102	240 356	9
	33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	6,111	140	135 509	8
	Other commodities - Autres produits	97,466	956	1 227 576	168
	Total	166,703	1 791	2 566 115	229
		100,100			220
Total Canada - United S	A - A				

3.4 - Focus on General Freight Carriers' Activity

General freight carriers represent the largest segment of the for-hire trucking industry. In 1993, these carriers earned 55% of the revenues for the intercity segment of the industry and hauled almost three-quarters of the shipments. Because they move mostly high-end finished products that weigh less than the bulk shipments of specialized carriers, the 56.9 million tonnes of freight the general freight carriers moved represented only one-third of the total tonnage moved.

Table 3.30 General Freight Compared to Industry Total, 1993

3.4 - Profil des transporteurs de marchandises générales

Les transporteurs de fret ordinaire représentent le plus important segment du secteur du camionnage pour compte d'autrui. En 1993, ces transporteurs ont touché 55 % des recettes au titre du transport interurbain des marchandises, et effectué près des trois quarts des expéditions. Comme ils transportent surtout des produits finis dont le poids est inférieur à celui des expéditions en vrac assurées par les transporteurs spécialisés, les 56,9 millions de tonnes de fret ordinaire transportées par les transporteurs de marchandises générales ont représenté le tiers seulement du tonnage total.

Tableau 3.30

Transporteurs de marchandises générales par rapport à l'industrie total, 1993

	General Freight Carriers' Activity 1992 Activié des transporteurs des marchandises . générales	Share of Total 1992 Part du total	General Freight . Carriers' Activity 1993 Activité des transporteurs des marchandises générales	Share of Total 1993 Part du total	
	'000,000	%	'000,000	%	
Revenues (\$) Tonnes Tonne-km Shipments	4,219.4 56.9 38 114.1 20.9	63 38 52 76	4,287.3 60.0 40 815.2 18.9	57 35 48 68	Recettes (\$) Tonnes Tonnes-km Expéditions

The Canada-based general freight carriers hauled more freight, earned more revenues and performed more tonne-kilometres in 1993 than in 1992, but carried fewer shipments. On total activity, the Canada-based general freight carriers lost some share of the activity to specialized carriers. The positive performance by the general freight carriers was from growth in their transborder operations.

Domestic Activity

More than half (53%) the revenues earned from domestic freight movements of distances greater than 24 km and almost one-third (30%) the freight hauled domestically were attributed to the for-hire companies classified as general freight carriers. Despite representing the largest portion of the domestic trucking industry, the

En 1993, les transporteurs de marchandises générales domiciliés au Canada ont transporté davantage de fret, touché plus de recettes et enregistré plus de tonnes-kilomètres qu'en 1992, mais ils ont assuré un nombre moindre d'expéditions. Par rapport à l'ensemble, les transporteurs de fret ordinaire domiciliés au Canada ont perdu une part du marché en faveur des transporteurs spécialisés. Le rendement positif des transporteurs de fret ordinaire a été attribuable à l'essor du trafic transfrontalier.

Trafic intérieur

Plus de la moitié (53 %) des recettes tirées du trafic intérieur sur des distances supérieures à 24 km, et près du tiers (30 %) du fret transporté au Canada, ont été attribuables aux transporteurs pour compte d'autrui de la catégorie des transporteurs de fret ordinaire. Bien qu'ils représentent la part la plus importante de l'industrie canadienne du camionnage, ces transporteurs ont

Note that the statistics presented in this section represent the activity of Canada-based carriers with annual intercity transportation revenues of \$1 million or more. The estimates cannot be strictly compared to the information presented in Chapter 2 which refers to general freight carriers activities of Canada-based carriers with annual operating revenues of \$1 million or more. The statistics presented in this section represent the activity of carriers whose intercity transportation revenues were \$1 million or more and therefore may differ from the figures presented in Chapter 2 which include local activity and the activity of carriers whose operating revenues were \$1 million or more but whose intercity transportation revenues may have been less than \$1 million.

Notons que les statistiques contenues dans cette section représentent les mouvements des transporteurs domiciliés au Canada dont les recettes annuelles au titre du transport interurbain se sont élevées à 1 million de dollars ou plus. Les estimations ne peuvent être comparées strictement aux données du Chapitre 2 qui portent sur les mouvements des transporteurs de fret ordinaire domiciliés au Canada dont les recettes d'exploitation annuelles ont atteint 1 million de dollars ou plus. Les données présentées dans cette section portent sur les transporteurs dont les recettes au titre du transport interurbain se sont élevées à 1 million de dollars ou plus et peuvent, de ce fait, différer des chiffres du Chapitre 2 qui portent sur les mouvements locaux et les activités des transporteurs dont les recettes d'exploitation se sont établies à 1 million de dollars ou plus, mais dont les recettes tirées du transport interurbain peuvent avoir été inférieures à 1 million de dollars.

general freight carriers' performance declined from 1992 to 1993. In fact, the revenues earned from trucking freight dropped 6% from 1992 while freight tonnage showed no change. The number of shipments carried also dropped from 1992, moving from 18.5 million shipments in 1992 to 16.2 million shipments in 1993.

Table 3.31

Domestic Intercity Activity of Canada-based General Freight Carriers, 1992 and 1993

connu une baisse de rendement entre 1992 et 1993. En fait, leurs recettes tirées du fret transporté par camion ont fléchi de 6 % par rapport à 1992, alors que le tonnage s'est maintenu au même niveau. Le nombre d'expéditions a également diminué, passant de 18,5 millions en 1992 à 16,2 millions un an plus tard.

Tableau 3.31

Trafic intérieur interurbain des transporteurs de marchandises générales domiciliés au Canada, 1992 et 1993

General Freight	1992	1993	Variation	Marchandises générales
			%	
Revenues (\$000,000)	2,828.7	2,654.8	-6	Recettes (\$000,000)
Tonnes (000 000)	42.7	42.7		Tonnes (000 000)
Tonne-km (000 000)	23 750.7	23 243.4	-2	Tonnes-km (000 000)
Shipments (000,000)	18.5	16.2	-12	Expéditions (000,000)
Revenue/tonne (\$)	1,060.76	883.33	-17	Recettes/tonne (\$)
Revenue/tonne-km (\$)	6.01	4.60	-23	Recettes/tonnes-km (\$)
Revenue/shipment (\$)	153.22	163.90	7	Recettes/expédition (\$)
Weight/shipment (kg)	2,315	2,635	14	Poids/expédition (kg)
Distance/shipment (km)	687	659	4	Distance/expédition (km

The activity of these carriers can be further divided into two categories: truckload and less-than-truckload. For the purpose of this study, truckload is defined as a shipment or shipments weighing more than 4 500 kg, and less-than-truckload is defined as a shipment or shipments weighing 4 500 kg or less. For domestic activity, the truckload activity dominated the less-than-truckload activity for tonnes hauled, tonne-kilometres performed and revenues earned. Less-than-truckload accounted for almost all of the general freight shipments.

Table 3.32

Domestic General Freight Activity, Truckload vs. Less-than-truckload, 1993

L'activité de ces transporteurs peut être subdivisée en deux catégories, à savoir celle des transporteurs en charge complète et celle des transporteurs en charge partielle. Pour les fins de cette étude, on entend par «charge complète» une ou des expéditions pesant plus de 4 500 kg, et par «charge partielle» une ou des expéditions pesant 4 500 kg ou moins. En ce qui concerne le trafic intérieur, les activités des transporteurs en charge complète ont dominé celles des transporteurs en charge partielle pour le nombre de tonnes transportées, le nombre de tonnes-kilomètres enregistrées et les recettes gagnées. Les transporteurs en charge partielle ont compté pour la quasi-totalité des expéditions de fret ordinaire.

Tableau 3.32

Trafic intérieur des transporteurs de marchandises générales, les expéditions en charge complète vs. les expéditions en charge partielle, 1993

General Freight Carriers' Activity, Truckload vs. Less-than-truckload 1993	TL	Variation 1993/1992	LTL	Variation 1993/1992	L'Activité des transporteurs des marchandises géné- rales, charge complet vs.
	CC		CP		charge partiele, 1993
	'000 000	%	'000 000	%	
Revenues (\$)	1,383.3	1	1,272.5	-13	Recettes (\$)
Tonnes	37.6	1	5.1	-10	Tonnes
Tonne-km	19 639.4		3 604.0	-13	Tonnes-km
Shipments	2.3	3	13.9	-14	Expéditions

Most goods moved by the truckload carriers were classified as *general freight*. Other food, food materials and food preparations was the second largest with over 230 thousand truckload shipments, weighing 3.1 million tonnes and generating \$138 million in revenues.

General freight was the main type of shipments trucked by less-than-truckload carriers. Over 1.2 million less-than-truckload shipments were textile fabricated materials, representing 516 thousand tonnes of freight. \$136 million in revenues were earned from these movements.

La plupart des marchandises transportées par les transporteurs en charge complète ont été classées dans la catégorie du fret ordinaire. Les autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires ont représenté la deuxième catégorie en importance avec plus de 230 milles expéditions en charge complète, 3,1 millions de tonnes et 138 millions de dollars de recettes.

Le fret ordinaire a été le principal type d'expédition effectué par les transporteurs en charge partielle. Plus de 1,2 million d'expéditions en charge partielle ont consisté en demi-produits en textiles dont le poids s'est établi à 516 milles tonnes. Ces mouvements ont été à l'origine de recettes de 136 millions de dollars.

Poids/expédition (kg)

Distance/expédition (km)

Transborder Activity

Weight/shipment (kg)

Distance/shipment (km)

Carriers specializing in the movement of general freight generated 65% of the total transborder revenues. This represented a 17% increase from 1992. Revenue for these carriers was almost equally divided between deliveries originating in Canada (48%) and those originating in the United States (52%).

While these carriers did not enjoy the same share of the total transborder tonnage as they did of revenue, they still hauled more than half (52%) of the tonnage. Both tonnage and tonne-km increased by 22% from 1992.

Table 3.33 Transborder Activity of Canada-based General Freight Carriers, 1992 and 1993

· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		3		,
General Freight	· 1992	1993	Variation	Marchandises générales
			%	A second
Revenues (\$000,000)	1,390.4	1,632.1	17	Recettes (\$000,000)
Tonnes (000 000)	14.1	17.3	22	Tonnes (000 000)
Tonne-km (000 000)	14 360.2	17 569.5	22	Tonnes-km (000 000)
Shipments (000,000)	2.4	2.7	13	Expéditions (000,000)
Revenue/tonne-km (\$)	2.20	2.29	4	Recettes/tonnes-km (\$)
Revenue/shipment (\$)	579.97	600.50	4	Recettes/expédition (\$)

6 363

1 250

Truckload activity (a shipment or shipments weighing more than 4 500 kg) surpassed less-than-truckload activity (a shipment or shipments weighing 4 500 kg or less) in terms of revenue, tonnes and tonne-km in 1993. However, less-than-truckload accounted for 61% of the general freight shipments.

5 894

1 224

Truckload activity also enjoyed a rate of growth almost twice that of less-than-truckload in revenues earned, tonnes hauled and tonne-km performed in 1993 compared to 1992. But the most dramatic increase was in the number of truckload shipments which rose by 38% compared to an increase of only 6% for less-than-truckload shipments.

Table 3.34 Transborder General Freight Activity, Truckload vs. Less-than-truckload, 1993

General Freight Carriers' Activity, Truckload vs. Less-than-truckload 1993	TL	Variation 1993/1992	LTL	Variation 1993/1992	L'Activité des transporteurs des merchandises géné- rales, charge-complet vs.
	CC		CP		charge-partielle, 1993
	,000 000	%	'000 000	%	
Revenues (\$)	1,006.7	22	625.8	10	Recettes (\$)
Tonnes	16.2	24	1.1	10	Tonnes
Tonne-km	16 182.4	23	1 389.4	12	Tonnes-km
Shipments	1.1	38	1.7	6	Expéditions

Trafic transfrontalier

En 1993, les transporteurs de fret ordinaire ont compté pour 65 % des recettes totales au titre du trafic transfrontalier, soit une hausse de 17 % par rapport à 1992. Leurs recettes se sont réparties presque également entre les expéditions en provenance du Canada (48 %) et des États-Unis (52 %).

Bien que ces transporteurs n'aient pas enregistré une part du tonnage transfrontalier aussi importante que leur part des recettes totales, ils ont assuré l'acheminement de plus de la moitié (52 %) du tonnage. Les chiffres sur le tonnage et les tonneskilomètres ont augmenté de 22 % par rapport à 1992.

Tableau 3.33 Trafic transfrontalier des transporteurs de Marchandises générales domiciliés au Canada, 1992 et 1993

En 1993, les expéditions en charge complète (expéditions pesant plus de 4 500 kg) ont été supérieures aux expéditions en charge partielle (expéditions dont le poids est égal ou inférieur à 4 500 kg) sur les plans des recettes, du nombre de tonnes et des tonnes-kilomètres. Les chargements partiels ont cependant représenté 61 % des expéditions de marchandises générales.

2

Les expéditions en charge complète ont également enregistré un taux de croissance représentant presque le double des expéditions en charge partielle sur les plans des recettes touchées, des tonnes transportées et des tonnes-kilomètres enregistrées en 1993. L'augmentation la plus sensible a porté sur le nombre d'expéditions en charge complète, qui s'est accru de 38 %, alors que les expéditions en charge partielle n'ont augmenté que de 6 %.

Tableau 3.34

Trafic transfrontalier des transporteurs de fret ordinaire, les expéditions en charge complète vs. les expéditions en charge partielle, 1993

Truckload and less-than-truckload shipments of *road motor vehicles* were the major shipments moved by these general freight carriers. Less-than-truckload shipments of *road motor vehicles* accounted for 239.3 thousand tonnes of freight and \$120 million in revenues. Truckload shipments of this commodity represented 1.9 million tonnes of freight and \$117 million in revenues.

While there was no other predominant commodity delivered in less-than-truckload shipments, truckload shipments of *general freight* and *paper and paperboard products* each generated revenues of \$108 million.

Les véhicules automobiles routiers transportés en charge complète et en charge partielle ont représenté les expéditions les plus importantes effectuées par les transporteurs de fret ordinaire. Les expéditions en charge partielle de véhicules automobiles routiers ont compté pour 239,3 mille tonnes de fret et 120 millions de dollars de recettes. Les expéditions en charge complète de ce type de marchandises ont représenté 1,9 million de tonnes de fret et 117 millions de dollars de recettes.

Bien qu'aucune marchandise n'ait dominé la catégorie des expéditions en charge partielle, les chargements complets de *fret ordinaire* et de *papier et carton* ont engendré des recettes de 108 millions de dollars.

Chapter 4

Annual Motor Carriers of Freight Survey: Small For-hire Carriers and Owner-Operators: Financial and Operating Statistics, 1993

Introduction

The data presented in this chapter were produced from a sample of Canadian-domiciled carriers that earned annual gross operating revenues between \$25 thousand and \$1 million in 1993.

The objective of the Annual Motor Carriers of Freight Survey, Level III, is to obtain information on small for-hire carriers in terms of their structure and performance. This survey also measures the activity of the owner operators. Data collected through a Computer Assisted Telephone Interview (CATI) includes: type of activity, area of operation, employment, equipment, fuel and distance.

A general description of the Annual Motor Carriers of Freight Survey data quality is provided in Chapter 6 of this publication.

The data presented in this chapter provide estimates of the trucking activity for 45,106 firms represented by a sample of 9,677 firms. Financial estimates (revenues and expenses items) for this survey are based on administrative records from the Tax Estimates Program.

Data Limitations

Users are advised that the financial data used in this chapter were taken from administrative records (tax files), which were not collected for statistical purposes. The financial data are compiled by Statistics Canada from a sample of Revenue Canada's T1 records of unincorporated firms' tax files and T2 records of incorporated firms' tax files.

Furthermore, operating ratios are not presented because they could be misinterpreted. Unincorporated businesses do not report labour costs in the same manner as incorporated ones on their tax returns. This is because working owners obtain their remuneration from profits, and it does not appear as expenses in the same way salaries and wages do for incorporated companies. Also, fuel costs may have been reported under more than one expense category or, on occasion, unavailable from the administrative data source. The result is an underestimation of total expenses, thus resulting in unreasonably low operating ratios.

For further information as to the limitations of these data, readers are invited to contact Transportation Division - telephone 613 951-2486 fax. 613 951-0579.

Chapitre 4

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises - Petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants: Données financières et d'exploitation, 1993

Introduction

Les données du présent chapitre proviennent d'un échantillon des transporteurs canadiens qui ont touché des recettes annuelles brutes d'exploitation entre 25 mille et 1 million \$ en 1993.

L'objectif de l'Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises, niveau III, est de recueillir des renseignements sur la taille et le rendement des petits transporteurs pour compte d'autrui. Cette enquête dresse aussi un profil des activités des chauffeurs contractants. Les données suivantes sont obtenues au cours d'un interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO); le type d'activité et la région, l'emploi, le matériel productif, la consommation en carburant et la distance.

Une description générale de l'Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises, y compris des renseignements sur la qualité des données se retrouve au chapitre 6 de la présente publication.

Les données contenues dans ce chapitre présentent des estimations sur l'activité du camionnage pour 45,106 transporteurs représentés par un échantillon de quelques 9,677 entreprises. Les estimations financières (recettes et dépenses selon le type) de cette enquête ont été établies à l'aide des données administratives tirées du programme d'estimations des données de l'impôt.

Contraintes reliées aux données

Nous désirons informer les lecteurs que les données financières présentées dans ce chapitre sont tirées des dossiers administratifs (fichiers d'impôt) qui n'ont pas été amassés pour des fins statistiques. Les données financières ont été compilées par Statistique Canada pour un échantillon des dossiers de sociétés non-constituées, T1 tiré du fichier de l'impôt et des dossiers T2 de sociétés constituées des fichiers de l'impôt.

De plus ,les ratios d'exploitation n'apparaissent pas dans les tableaux étant donné les risques reliés à une mauvaise interprétation. Les sociétés non-constituées ne rapportent pas les coûts liés à la main-d'oeuvre de la même manière que les sociétés constituées sur les formulaires d'impôt. Les propriétaires actifs des entreprises non-contituées tirent leur salaire à même les profits, et les dépenses ne sont donc pas étalées de la même façon que pour les sociétés constituées. Les coûts du carburant ont pu être rapportés dans plus d'une catégorie de dépenses ou, à l'occasion, ont été omis à la source des données administratives. Il en résulte généralement une sous-estimation des dépenses totales, et des ratios d'exploitation beaucoup trop faibles.

Les utilisateurs sont priés de communiquer avec la division des Transports pour obtenir plus d'information touchant les contraintes de ces données au téléphone 613 951-2486 ou par facsimile 613 951-0579.

This chapter is divided into two sections:

Section 1 describes the results for small for-hire carriers:

Section 2 contains data for owner operators.

Summary Results

- The estimated number of firms with revenues less than \$1 million in 1993 reached 45,106; of which 7,538 were small for-hire carriers and 37,568 owner operators. This represents respectively a 26 % increase in the estimated number of small fo-hire firms and a decrease of -0.2 % for owner operators from 1992.
- The total estimated operating revenues amounted to \$1.9 billion for small for-hire carriers (+21% over 1992). The estimated operating revenues for owner operators reached \$4.7 billion, an increase of 4% from 1992.
- Small for-hire carriers logged 1,9 billion kilometres (on average + 7 % over 1992) while owner operators recorded 4.9 billion kilometres (11% over 1992).
- The average cost per litre of fuel was 46 cents for forhire carriers and 45 cents for owner operators in 1993, down from 1992.

Section 1 - For-hire Carriers

The estimated number of small carriers was 7,538 in 1993. These carriers represented more than 83% of all for-hire carriers which totalled 9,118. Table 4.1 shows an overview of the for-hire trucking industry in 1993.

Despite their number, revenues of small carriers represented only 17% of the total operating revenue and 15% of operating expenses.

Operating Revenues and Expenses

In 1993, small for-hire carriers earned \$1.9 billion in operating revenues, for an average of \$248 thousand per carrier. Among the provinces, the lowest average revenue was \$204 thousand in Prince Edward Island. The highest average revenue was \$302 thousand in Alberta.

Operating expenses amounted to \$1.5 billion in 1993, or \$199 thousand per carrier. Provincial and territorial averages ranged from \$129 thousand in Prince Edward Island to \$245 thousand in Alberta.

Ce chapitre comporte deux parties:

La partie 1 présente les résultats pour les petits transporteurs pour compte d'autrui;

La partie 2 fournit des données sur les chauffeurs contractants.

Résumé des résultats

- Le nombre estimatif d'entreprises ayant des recettes de moins d'un million \$ en 1993 a été établi à 45,106 soit 7,538 petits transporteurs pour compte d'autrui et 37,568 chauffeurs contractants. Ceci représente une hausse de près de 26 % du nombre de petits transporteurs pour compte d'autrui et une baisse de -0.2 % de chauffeurs contractants par rapport à 1992.
- Les recettes estimatives totales ont atteint 1,9 milliard \$ pour les petits transporteurs pour compte d'autrui, (+21 % par rapport à 1992). Les recettes d'exploitation pour les chauffeurs contractants ont atteint 4,7 milliards \$, en hausse de 4 % par rapport à l'année précédente.
- Les petits transporteurs routiers pour compte d'autrui ont parcouru 1,9 milliard de kilomètres, (en moyenne une hausse de +7 % par rapport à 1992), alors que les chauffeurs contractants ont parcouru 4,9 milliards de kilomètres, en hausse de 11 % contre 1992.
- Le prix moyen par litre de carburant était 46 cents pour les transporteurs pour compte d'autrui et 45 cents pour les chauffeurs contractants en baisse par rapport à 1992.

Partie 1 - Transporteurs pour compte d'autrui

Le nombre estimé de petits transporteurs a atteint 7,538 en 1993. Ces transporteurs représentaient plus de 83 % de tous les transporteurs pour compte d'autrui dont le nombre s'élevait à 9118 transporteurs routiers. Le tableau 4.1 offre un aperçu de l'ensemble de l'industrie pour les transporteurs pour compte d'autrui en 1993.

Malgré leur nombre élevé, les recettes des petits transporteurs représentaient seulement 17% et leurs dépenses 15% de l'ensemble des recettes et dépenses des transporteurs pour compte d'autrui.

Recettes et dépenses d'exploitation

En 1993, les petits transporteurs pour compte d'autrui ont amassé 1,9 milliard \$ en recettes d'exploitation, ceci représente en moyenne 248 mille \$ par transporteur. À l'échelle nationale, les recettes moyennes les plus faibles ont été enregistrées à l'Îledu-Prince-Édouard soit 204 mille \$. Les recettes moyennes les plus élevées se retrouvaient en Alberta soit 302 mille \$.

Les dépenses d'exploitation se sont chiffrées à 1,5 milliard \$ en 1993, soit 199 mille \$ par transporteur. Les dépenses moyennes à l'échelle provinciale et territoriale ont connu des écarts entre 129 mille \$ à l'Île-du-Prince-Édouard et 245 mille \$ en Alberta.

The most important expense item for for-hire carriers was salaries and wages, with 32% of the total expenses. Other significant items were: other expenses (16%), fuel (14%).

Principal Commodity By Type

Carriage of dry bulk materials was the most important type of activity for small carriers, totalling \$541 million or 29% of the total estimated operating revenues. This activity is followed by "other commodities" and general freight with \$463 and \$455 million or 25% and 24%, respectively; and then by forest products with \$203 million (11%). Household goods carriers' share of the operating revenues amounted to \$130 million (7%) and bulk liquid transportation represents \$ 76 million (4%). (See Table 4.2)

Movement

In 1993, small carriers limited to intraprovincial movements accounted for 56% (\$1.0 billion) of estimated revenues by small carriers. Extraprovincial carriers had revenues totalling \$818 million (44%). This contrasts with the larger carriers (Chapter 2) where the distribution of revenues was only 15% for intraprovincial carriers and 85% for extraprovincial carriers. (See Table 4.3)

Employment

The number of employees for small for-hire carriers totalled 31,352; 76% of which were full-time. Drivers formed the largest category of employees (21,585 or 69%), while the part- time employees were divided into drivers (47%) and others (53%). (See Table 4.4).

Among the provinces, the largest proportion of fulltime drivers (5,886) were employed by carriers domiciled in Quebec representing 33% of the national total. Carriers domiciled in Ontario followed with the number of full-time drivers at 4,518 or 25% of the total.

Equipment

Small for-hire carriers, operated an estimated total of 38,387 units of owned and leased equipment. This represented 21% of all equipment operated by all for-hire carriers (excluding owner operators' equipment).

The fleet can be further subdivided by type: 15,478 semi- trailers (40%), 13,729 road tractors (36%), 7,813 straight trucks (20%), and 1,367other units (4%).

Placing the small carriers along side the larger forhire operations, small firms accounted for: 14% of all semitrailers, 49% of all straight trucks, 31% of all road tractors operated, and 11% of all other equipment (excluding owner operators' equipment). (See Tables 4.1 and 4.5)

Les traitements et les salaires ont représenté la catégorie des dépenses la plus élevée soit 32 % du total. D'autres catégories importantes telles: les autres dépenses (16 %); le carburant

Les principaux types de marchandises

Le transport des produits secs en vrac était le principal type d'activité des petits transporteurs. Les recettes se sont chiffrées à 541 millions \$ soit 29 % des recettes estimatives totales. Cette activité est suivie par la catégorie «autres marchandises» et les marchandises de fret général soit 463 millions \$ et 455 millions \$ ou 25 % et 24 %. Le transport de produits forestiers avec 203 millions \$ soit 11 %. Le transport des articles ménagers et des produits liquides en vrac partageaient des recettes de 130 millions \$ (7%) et 76 millions \$ (4 %) (voir le tableau 4.2).

Mouvements

En 1993, parmi les petits transporteurs ceux dont les activités se limitaient à des mouvements intraprovinciaux ont été estimés à 56 % (1 milliard \$) des recettes des petits transporteurs. Les transporteurs extraprovinciaux ont amassé des recettes totalisant 818 millions \$ (44%). Cela diffère des proportions observées dans le cas des plus grands transporteurs (chapitre 2) alors que les transporteurs intraprovinciaux n'avaient que 15 % des recettes et que ceux des transporteurs extraprovinciaux en avaient 85 % (voir le tableau 4.3).

Emploi

Le nombre d'employés chez les petits transporteurs routiers a atteint 31,352 personnes, soit 76 % des employés à plein temps. Les chauffeurs ont représenté la plus grande partie des effectifs à temps plein avec 21,585 postes ou 69 %, alors que dans le cas des employés à temps partiel, les chauffeurs ont représenté 47 % des effectifs, les autres employés 53 %. (voir le tableau 4.4).

À l'échelle provinciale, la plus grande proportion de chauffeurs à temps plein (5,886) ont été employés par des transporteurs domiciliés au Québec, soit 33 % du total national. Les transporteurs domiciliés au Ontario suivent avec 4,518 conducteurs à plein temps, soit 25 % du total.

Matériel productif en service

Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont exploité au total 38,387 pièces d'équipement possédés et loués. Ces unités représentaient 21 % de toutes les unités exploitées par tous les transporteurs pour compte d'autrui (à l'exclusion des chauffeurs contractants).

La flotte de véhicules peut être subdivisée selon le type, soit: 15,478 semi-remorques (40 %), 7,813 camions (20 %), 13,729 tracteurs routiers (36 %) et 1,367 autres unités (4 %).

Si l'on compare les grands transporteurs des plus petits, cela représentait 14 % de toutes les semi-remorques, 49 % de tous les camions, 31 % de tous les tracteurs routiers, et 11 % de tous les autres unités utilisées par les transporteurs pour compte d'autrui (à l'exclusion des véhicules exploités par les chauffeurs contractants) (voir les tableaux 4.1 et 4.5).

Distance

Total estimated distance travelled by straight trucks and road tractors reached 1.9 billion kilometres for small for-hire carriers: 324 million (17%) by straight trucks and 1.6 billion (83%) by road tractors. (See Table 4.6)

Fuel

In 1993, small carriers consumed a total of 754 million litres of fuel. The average fuel cost per litre was 46 cents. Among the provinces, the cost of fuel varied from a low of 43 cents in the Prairies to a high of 51 cents in Prince Edward Island and New-Brunswick (See Table 4.7)

Section 2 - Owner Operators

In 1993, the estimated number of owner operators reached 37,568. Owner operators can be subdivided according to the type of carriers that hire them. Thus, of the total, 57% worked for for-hire carriers, 31% worked for private carriers and 12% worked for both. (See Table 4.8)

Region of Domicile

Owner operators based in Ontario represented 11,798 of all owner operators at 31% in 1993. A further 26% were based in the Prairies and 18% operated out of B.C. and Quebec 16 % .The Atlantic region's share reached 9%, while the Territories had less than 1%.

Operating Revenues and Expenses

In 1993, owner operators earned operating revenues of \$4.7 billion. Revenues for owner operators represent expenditure for the carriers that hire them. The average revenue per owner operator was \$125 thousand.

Operating expenses amounted to \$3.2 billion in 1993 for an average of \$85 thousand per owner operator.

The distribution of major expense items for owner operators is as follows: salaries and wages accounted for 24%, followed by fuel (19%), other expenses (17%), and depreciation (14%). The remaining expenses accounted for 26% of all expenses items. (See Table 4.10)

Principal Commodity by Type

Carriage of dry bulk materials was the most important type of activity for owner operators representing \$1.3 billion (28%) of revenues. This activity was followed by the carriage of general freight at \$1.2 billion (25%), forest products at \$961 million (21%), other commodities at \$874 million (18%), and liquid bulk at \$280 million (6%). Household goods accounted for 2% at \$98 million of owner operators' revenues. (See Table 4.9)

Distance

La distance estimative totale parcourue par les camions et les tracteurs routiers des petits transporteurs pour compte d'autrui s'est chiffrée à 1,9 milliard de kilomètres, soit 324 millions (17 %) de kilomètres pour les camions et 1,6 milliard (83 %) pour les tracteurs routiers (voir le tableau 4.6).

Carburant

En 1993, les petits transporteurs ont consommé au total 754 millions de litres de carburant. Le coût moyen par litre de carburant a atteint 46 cents pour ces transporteurs. À l'échelle provinciale, le coût du carburant a varié de 43 cents dans les Prairies et à 51 cents par litre à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick. (voir le tableau 4.7).

Partie 2 - Chauffeurs contractants

En 1993, le nombre estimé de chauffeurs contractants s'est établit à 37,568. Les chauffeurs contractants peuvent être subdivisés selon le type de transporteurs qui les engagent. Ainsi, du total chauffeurs contractants, 57 % ont travaillé pour des transporteurs pour compte d'autrui 31 % pour des transporteurs pour compte et 12 % ont travaillé pour les deux types de transporteurs (voir le tableau 4.8).

Région de domicile

Les chauffeurs contractants domiciliés en Ontario comptait pour 11,798 (31 %) en 1993. Les Prairies ont représenté 26 % et la Colombie-Britannique 18 %, et le Québec 16 % de tous les chauffeurs contractants. La part des chauffeurs contractants de la région de l'Atlantique a atteint 9%, tandis que dans les Territoires on dénombrait moins de un pourcent des chauffeurs contractants.

Recettes et dépenses d'exploitation

En 1993, les chauffeurs contractants ont généré des recettes d'exploitation de 4,7 milliards \$. Les recettes tirées par les chauffeurs contractants sont représentées par des dépenses pour les transporteurs qui les engagent. La moyenne nationale des revenus pour les chauffeurs contractants était de 125 mille \$.

Les dépenses d'exploitation ont atteint 3,2 milliards \$ en 1993. La moyenne nationale pour les chauffeurs contractants étaient de 85 mille \$.

La répartition des dépenses chez les chauffeurs contractants est comme suit : les traitements et le carburant ont représenté respectivement 24 % et 19 % des dépenses suivi par l'amortissement (14%). Enfin, notons que la catégorie «autres dépenses» a représenté 26 % de toutes les catégories de dépenses (voir le tableau 4.10)

Les principaux types de marchandises

Le transport des produits secs en vrac constitue le plus important type d'activité pour les chauffeurs contractants avec 1,3 milliard (28 %) des recettes, suivi par le transport des marchandises générales avec 1,2 milliard \$ (25 %), les autres produits 874 millions \$ (18 %), les produits forestiers 961 millions \$ (21 %), et les produits liquides en vrac 280 millions \$ (6 %). Le transport d'articles ménagers a représenté moins de 98 millions \$ (2 %) des recettes des chauffeurs contractants (voir le tableau 4.9).

Equipment

The estimated 37,568 owner operators operated 88,390 units of equipment. Owner operators operated 38,206 road tractors or 43%, while straight trucks represented 18%, or 16,191, of units of equipment in service. The remaining 39% of equipment included semitrailers and other equipment. (See Table 4.11)

Distance

Total estimated distance travelled by straight trucks and road tractors totalled 4.9 billion kilometres: 673 million (14%) by straight trucks and 4.2 billion (86%) by road tractors. (See Table 4.12)

The average distance travelled by owner operators was 42 thousand kilometres for straight trucks and 110 thousand kilometres for road tractors. The equivalent figures for small for-hire carriers were 39 and 97 thousand kilometres, respectively. (See Table 4.14)

Fuel

In 1993, owner operators consumed a total of 2.2 billion litres of fuel. The average fuel cost per litre was 45 cents. Among the provinces, the cost of fuel varied from a low of 42 cents in Saskatchewan to a high of 49 cents per litre in Newfoundland as well as Prince Edward Island. (See Table 4.13)

Matériel productif en service

Le nombre estimatif de chauffeurs contractants, 37,568, ont exploité 88,390 (chiffre estimé) d'unités. Ils ont utilisé 38,206 tracteurs routiers ou 43 %. Les camions ont compté pour 18 % (soit 16,191) de tout le matériel en service. Le reste 39 % comportait les semi-remorques et les remorques et autres pièces d'équipement (voir le tableau 4.11).

Distance

La distance estimative totale parcourue par les camions et les tracteurs routiers a atteint 4,9 milliards de kilomètres: 673 millions (14 %) pour les camions et 4,2 milliards (86 %) pour les tracteurs routiers (voir le tableau 4.12).

La distance moyenne annuelle parcourue par les chauffeurs contractants s'est chiffrée à 42 mille kilomètres pour les camions et à 110 mille kilomètres pour les tracteurs routiers. Les données équivalentes pour les petits transporteurs pour compte d'autrui se sont établies à 39 et 97 mille kilomètres respectivement (voir le tableau 4.14).

Carburant

En 1993, les chauffeurs contractants ont consommé au total 2,2 milliards de litres de carburant. Le coût moyen par litre de carburant a atteint 45 cents. À l'échelle provinciale, le coût du carburant a varié de 42 cents en Saskatchewan à 49 cents par litre à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard (voir le tableau 4.13).

Motor Carriers of Freight, Comparison for the years 1992 and 1993, Summary Statistics by Level, For-Hire Carriers

Tableau 4.1

Transporteurs routiers de marchandises, comparaison pour les années 1992 et 1993, statistiques sommaires selon le niveau, camionnage pour compte d'autrui

		>\$5 m	illion	\$1 to 5	million	25k to \$1	million	TOTAL1	
		>5 mill	ions\$	1 à 5 m	illions\$	25k à 1 i	million\$	10	IAL'
		1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
Estimated number of carriers - Nombre estimatif de transporteurs	No Nbre	322	368	1,138	1,212	5,978	7,538	7,438	9,118
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$'000,000	5,914	6,526	2,632	2,696	1,537	1,868	10,083	11,090
Operating Expenses - Total ¹ Dépenses d'exploitation	"	5,820	6,368	2,521	2,562	1,239	1,501	9,580	10,431
Transportation Expenses - Frais de transport	17	3,655	3,876	1,589	1,572	870	1,024	6,113	6,472
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage	17	505	538	284	269	125	160	915	967
erminal Expenses - Frais de terminus	,,	500	206	36	39			536	245
Administrative and General Office Expenses ² - Frais d'administration et frais généraux ²	33	1,159	1,748	612	682	244	318	2,016	2,748
Operating ratio - Ratio d'exploitation		.984	.976	.958	.950	3	3		
Number of employees - Total - Nombre d'employés	No Nbre	47,830	48,532	24,079	24,196	21,399	23,803	93,308	96,531
Salaries and wages - Total - Traitements et salaires	\$'000,000	1,551	1,632	711	733	411	483	2,673	2,848
Equipment operated - Total - Matériel productif en service	No Nbre	97,340	101,802	41,188	42,076	33,207	38,387	171,735	182,265
Straight trucks - Camions	**	4,259	4,017	4,101	4,236	7,369	7,813	15,729	16,066
Road tractors - Tracteurs routiers	33	18,660	19,767	11,202	11,292	10,349	13,729	40,211	44,788
Semi-trailers - Semi-remorques	"	69,193	73,089	20,921	20,749	14,412	15,478	104,526	109,316
Other - Autres	,,	5,228	4,929	4,964	5,799	1,077	1,367	11,269	12,095

[†] Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

See note on table 2.1. - Voir la note au tableau 2.1.
 See note on data limitations in chapter 7. - Voir la note concernant les contraintes des données au chapitre 7.

Table 4.2 Motor Carriers of Freight, 1993: Summary Statistics, by Principal Type of Transportation Activity, Level III For-Hire Carriers

Tableau 4.2 Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Statistiques sommaires, par principaux types d'activité de transport, camionnage pour compte d'autrui de niveau III

		Total1	General freight	House- hold goods	Bulk liquids	Dry bulk materials	Forest products	Other commod- ities
		IOIAI	Marchan- dises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits fores- tiers	Autres marchan- dises
Estimated Number Reporting -								
Nombre estimatif de déclarants	No Nbre	7,538	2,250	473	274	2,224	754	1,561
Operating Revenues - Total - Recettes								
d'exploitation	\$'000	1,868,234	454,528	130,199	76,321	540,805	202,928	463,453
Transportation Revenues - Recettes								
tirées du transport	,,	1,849,050	453,538	127,690	75,902	529,791	201,988	460,141
Other Revenues - Autres recettes	,,	19,184	990	2,508	419	11,014	941	3,312
Operating Expenses - Total - Dépenses								
d'exploitation	,,	1,500,708	341,607	111,438	63,504	446,356	161,524	376,278
Salaries and Wages - Traitements et								
salaires	11	482,637	103,637	60,868	28,671	145,697	54,687	89,077
Benefits - Bénéfices	,,	23,158	5,700	2,529	739	5,082	1,905	7,203
Fuel - Carburant	,,	212,969	46,115	5,426	9,314	70,785	30,022	51,306
Owner operator expenses - Dépenses au								
titre des chauffeurs contractants Purchased Transport - Achat de service	**	15,435	7,444	223	-	254	2,451	5,064
de transport		106,622	21,151	3,163	1,655	38,183	3,397	39,074
Maintenance - Frais d'entretien	,,	159,572	28,631	5,630	5,425	47,680	26,467	45,739
Depreciation - Amortissement	"	152.836	31,164	6.843	7.355	41,028	19,338	47,107
Insurance - Frais d'assurances		59,604	12,944	4,101	1,869	16,537	5,852	18,300
Rent - Location	"	53,098	17,947	5,634	1,791	12,142	2,457	13,126
Other Expenses - Autres dépenses	,,	234,777	66,875	17,022	6,684	68,967	14,947	60,283
Number of Full Time Employees - Total -								
Nombre d'employés à plein temps ²	No Nbre	23,803	6,194	2,335	996	6,273	2,509	5,496
FOR-HIRE TRUCKING OPERATIONS - ACTIVITÉS DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI:								
Equipment Operated - Total - Matériel productif en service	"	38,387	9,794	2,449	1,632	9,644	4,167	10,702
Straight trucks - Camions		7,813	1,895	1,421	332	2,544	606	1,014
Distance travelled - Distance parcourue	'000 km	308 182	124 177	27 810	13 288	85 308	20 250	37 350
Average distance - Distance moyenne	OUO KIII	39	66	20	40	34	33	37
Road tractors - Tracteurs routiers	No Nbre	13,729	3,678	417	608	3,464	1,769	3,794
Distance travelled - Distance parcourue	'000 km	1 334 582	273 899	18 325	59 446	414 326	141 770	426 816
	OUO KIII	97	74	44	98	120	80	113
Average distance - Distance moyenne	No Nbre	15.478	4.015	586	599	3.267	1.551	5.460
Semi-trailers - Semi-remorques	140 14016	1.367	206	25	93	368	241	434
Other - Autres	,, ,000 km	1 642 763	398 076	46 134	72 734	499 633	162 019	464 166
Total distance	OUO KIII	1 042 700	000 070	10 104	, _ , 0 7	.0000		
Fuel consumed - Total - Carburant								

Some totals may not add due to rounding. - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

Working owner included. - incluant les propriétaires actifs.

Table 4.3

Motor Carriers of Freight, 1993: Summary Statistics by type of movement, Canada, Level III For-Hire Carriers

Tableau 4.3

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: statistiques sommaires selon le type de mouvement, Canada, camionnage pour compte d'autrui de niveau III

		Intra	Ext	raprovincial	Carriers - Tra	ansporteurs	extraprovin	ciaux
		provincial Carriers	Total ¹	Intra Provincial	Inter Provincial		nternationa	I
		Transpor- teurs Intra- provinciaux			Toviliciai	Sub- Total ¹	Into Canada	Out of Canada
		,				Sous- total ¹	À destina- tion du Canada	En prove- nance du Canada
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	No Nbre	4,860	2,678					
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	\$'000	1,050,338	817,896	452,941	148,553	216,402	106,555	109,846
Operating Expenses - Total ¹ Dépenses d'exploitation	29	847,022	653,686	370,668	118,080	164,937	81,977	82,960
Transportation Expenses - Frais de transport	29	577,459	446,138	244,891	81,708	119,539	60,416	59,123
Maintenance and Garage Expenses - Dépenses d'entretien et frais de garage	77	84,169	75,403	48,268	14,838	12,297	5,595	6,702
Administrative and General Office Expenses - Frais d'administration et frais généraux	22	185,393	132,145	77,509	21,535	33,101	15,967	17,134
Number of employees - Total ² - Nombre d'employés	No Nbre	14,552	9,251	•••	•••	***	•••	•••
Salaries and wages - Total - Traitements et salaires	\$'000	282,185	200,452		***	***	•••	•••
Equipment operated - Total - Matériel productif en service	No Nbre	20,555	17,832	•••		•••	•••	•••
Straight trucks - Camions	"	6,021	1,792	***		•••		•••
Road tractors - Tracteurs routiers	22	6,464	7,266				•••	***
Semi-trailers - Semi-remorques	,,	7,380	8,099					
Other - Autres	31	691	676					

¹ Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

² Full time employees only. - Employés à temps plein seulement.

Table 4.4

Motor Carriers of Freight, 1993: Number of Employees by Type and by Province and Territory of Domicile, Level III For-Hire Carriers

Tableau 4.4

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Nombre d'employés selon le type et la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III

		Newfound- land	Prince Edward	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec
	Canada		Island			
		Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec
		~	Numb	er - Nombre		
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	7,538	101	27	217	244	2,482
Employees - Employés:						
Drivers - Chauffeurs						
Full Time - Plein temps Part Time - Temps partiel	18,013 3,572	265 73	53 20	434 140	541 167	5,886 1 ,312
Other Employees - Autres employés	F 700	00	* 40	450	140	4 705
Full Time - Plein temps Part Time - Temps partiel	5,790 3,977	80 19	* 18 7	156 74	146 261	1,785 874
Total						
Full Time - Plein temps Part Time - Temps partiel	23,803 7,549	344 92	71 27	590 213	687 428	7,671 2,187
Owner Operators - Chauffeurs contractants					4.0	
Full Time - Plein temps Part Time - Temps partiel	2,035 1,074	23 5	6 6	51 11	16 45	· 99 536
					British Columbia	Territories
	Ontario	Manitoba	Saskat-	Alberta		
			chewan		Colombie- Britannique	Territoires
			Numb	er - Nombre		
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	2,097	251	249	788	1,068	12
Employees - Employés:						
Drivers - Chauffeurs					0.070	
Full Time - Plein temps Part Time - Temps partiel	4,518 722	642 120	760 107	2,006 249	2,876 657	33 5
Other Employees - Autres employés	4.504	151	229	825	891	6
Full Time - Plein temps Part Time - Temps partiel	1,504 1,015	151 213	254	488	770	2
Total	0.000	793	989	2.830	3,767	39
Full Time - Plein temps Part Time - Temps partiel	6,022 1,737	333	361	737	1,427	7
Owner Operators - Chauffeurs contractants	914	107	99	392	328	
Full Time - Plein temps Part Time - Temps partiel	91	-	8	40	330	4

Table 4.5

Motor Carriers of Freight, 1993: Equipment
Operated by Province and Territory of Domicile,
Level III For-Hire Carriers

Tableau 4.5

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Matériel en service selon la Province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III

Level III For-Hire Carriers	camionnage pour compte d'autrui de niveau III									
	Straight Trucks	Road Tractors	Semi- Trailers	Other Equipment	Total					
	Camions	Tracteurs routiers	Semi- remorques	Autre matériel	Total					
			Number - Nombre							
Newfoundland - Terre-Neuve:										
Owned and Leased - Possédés et loués Operated by Owner Operators - Exploités	142	220	425	41	828					
par les chauffeurs contractants	3	28	-	•	31					
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard:	40	0.5								
Owned and Leased - Possédés et loués Operated by Owner Operators - Exploités	18	65	89	21	194					
par les chauffeurs contractants	•	11	•	-	11					
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse:										
Owned and Leased - Possédés et loués Operated by Owner Operators - Exploités	159	486	. 760	63	1,467					
par les chauffeurs contractants	3	72	-	-	75					
New Brunswick - Nouveau-Brunswick:										
Owned and Leased - Possédés et loués	234	772	902	95	2,003					
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants		84		-	84					
Quebec - Québec:										
Owned and Leased - Possédés et loués	2,337	3,600	3,241	214	9,391					
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	53	600		-	654					
Ontario:										
Owned and Leased - Possédés et loués Operated by Owner Operators - Exploités	2,127	3,784	4,165	300	10,376					
par les chauffeurs contractants	68	1,104	-	-	1,172					
Manitoba:										
Owned and Leased - Possédés et loués Operated by Owner Operators - Exploités	192	528	707	37	1,464					
par les chauffeurs contractants	3	128	•	-	131					
Saskatchewan:										
Owned and Leased - Possédés et loués	222	717	972	65	1,977					
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	3	116		-	119					
Alberta:										
Owned and Leased - Possédés et loués	700	1,985	2,456	228	5,368					
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	41	339		•	380					
British Columbia - Colombie-Britannique:										
Owned and Leased - Possédés et loués	1,672	1,547	1,711	298	5,227					
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	253	299	_		552					
Territories - Territoires:										
Owned and Leased - Possédés et loués	10	26	51	5	92					
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants		4			4					
CANADA:					7					
Owned and Leased - Possédés et loués¹	7,813	13,729	15,478	1,367	38,387					
Operated by Owner Operator - Exploités par les chauffeurs contractants	428	2,784								
par los chadiculo contractanto	420	2,704	•		3,212					

¹ Owned and leased by a company. - Possédés et loués par une entreprise.

Table 4.6

Motor Carriers of Freight, 1993: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by

Tableau 4.6

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III

	Takal		Straight Truc	ks	F	Road Tractors	
	Total Distance		Camions		Tra	cteurs routiers	S
	Distance totale	Total	Owned & Leased	Operated by Owner Operator	Total	Owned & Leased	Operated by Owner Operator
		iotai	Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants	iotai	Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants
			('	000 km) - (en mi	illiers de km)		
Newfoundland - Terre-Neuve	29 910	4 324	4 255	69	25 586	23 451	2 135
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	10 342	658	658	-	9 685	8 406	1 279
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	75 630	4 162	4 106	56	71 468	64 299	7 168
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	100 430	8 284	8 284	-	92 147	83 964	8 182
Quebec - Québec	605 639	139 926	137 404	2 522	465 713	413 417	52 296
Ontario	539 283	74 205	71 268	2 937	465 078	340 257	124 821
Manitoba	66 043	8 142	7 912	230	57 902	46 933	10 969
Saskatchewan	97 582	7 085	6 828	257	90 497	78 095	12 401
Alberta	219 103	25 282	23 346	1 935	193 821	153 921	39 900
British Columbia - Colombie-Britannique	197 545	51 386	43 828	7 557	146 159	118 707	27 452
Territories - Territoires	3 449	294	294	-	3 156	3 131	24
CANADA	1 944 956	323 746	308 182	15 564	1 621 210	1 334 582	286 629

Table 4.7

Motor Carriers of Freight, 1993: Fuel Consumption and Cost by Province and Territory of Domicile, Level III For-Hire Carriers

Tableau 4.7

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III

	Estimated Number Reporting	Fuel Consumed	Total Cost ²	Average Cost per Litre	
	Nombre estimatif de déclarants	Carburant consommé	Coût total ²	Coût moyen par litre	
	No Nbre	Litres '000	\$ '000	\$	
Newfoundland - Terre-Neuve	101	10 740	5,397	.50	
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	27 217	3 714 25 805	1,889 12,271	.51 .48	
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	244	27 993	14,162	.51	
Quebec - Québec	2,482	243 404	116,546	.48	
Ontario	2,097	182 597	84,457	.46	
Manitoba	251	20 663	8,862	.43	
Saskatchewan	249	36 535	15,837	.43	
Alberta	788	109 956	46,780	.43	
British Columbia - Colombie-Britannique	1,068	91 325	41,210	.45	
Territories - Territoires	12	992	433	.44	
CANADA ¹	7,538	753 723	347,843	.46	

Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 4.8

Motor Carriers of Freight, 1993: Type of Carriers by Province and Territory of Domicile, Level III, Owner Operators

Tableau 4.8

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Genre de transporteurs selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants niveau III

		Owner Operator Wor	king for	
	c	Chauffeur contractant tra	vaillant pour	
	For-Hire Carriers	Private Carriers	Both	
	Transporteurs pour compte d'autrui	Transporteurs pour compte propre	Les deux	Total
		Numbe	r - Nombre	
Newfoundland - Terre-Neuve	269	121	39	429
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	116 756	81 285	30 174	227 1,215
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	819	506	288	1,613
Quebec - Québec	3,957	1,333	742	6,032
Ontario	6,964	3,433	1,401	11,798
Manitoba	1,196	469	199	1,864
Saskatchewan	861	595	290	1,746
Alberta	3,071	2,211	698	5,979
British Columbia - Colombie-Britannique	3,365	2,434	814	6,613
Territories - Territoires	29	18	4	51
CANADA	21,403	11,486	4,679	37,568

Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

² Fuel cost does not correspond to the fuel expenses shown on table 4.2. This difference is attributable to the sources used. - Le coût du carburant ne correspond pas aux dépenses en carburant présentées au tableau 4.2. Cet écart est dû aux sources différents.

Table 4.9 Motor Carriers of Freight, 1993: Summary Statistics, by Principal Type of Transportation Activity, Owner **Operators**

Tableau 4.9 Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Statistiques sommaires, par principaux types d'activité de transport, chauffeurs contractants

		Total ¹	General freight	House- hold goods	Bulk liquids	Dry bulk materials	Forest products	Other commod-ities
		iotai	Marchan-	Articles	Liquides	Produits	Produits	Autres
				ménagers	en vrac	secs	fores-	marchan-
			générales	menagers	GII VIAC	en vrac	tiers	dises
Estimated Number Reporting -								
Nombre estimatif de déclarants	No Nbre	37,568	10,423	625	1,745	13,357	5,186	6,232
Operating Revenues - Total - Recettes								
d'exploitation	\$'000	4,680,934	1,164,519	97,809	279,821	1,304,165	960,729	873,890
Transportation Revenues - Recettes								
tirées du transport	31		1,162,180	97,731		1,300,174	958,998	858,997
Other Revenues - Autres recettes	27	30,916	2,339	78	7,883	3,991	1,732	14,894
Operating Expenses - Total - Dépenses								
d'exploitation	39	3,204,478	753,667	74,569	205,462	866,719	713,621	590,440
Salaries and Wages - Traitements et salaires		749.704	173,651	24,914	64.835	191,508	180,325	114,470
Benefits - Bénéfices	99	31,200	4,678	1,082	2,182	5,919	10,980	6,359
Fuel - Carburant	9.9	595.631	160,646	8,159	27,890	141.650	125,659	131,626
Owner operator expenses - Dépenses au	11	000,001	100,040	0,100	27,000	. , , , , , , ,	.20,000	101,020
titre des chauffeurs contractants	**	17,881	3,679	-	791	3,372	2,171	7,868
Purchased Transport - Achat de service	**	,	-,					
de transport		149,469	21,560	4,799	9,897	33,389	46,469	33,355
Maintenance - Frais d'entretien	* *	393,822	85,619	5,973	18,726	100,028	109,850	73,626
Depreciation - Amortissement	21	434,072	94,632	7,359	29,023	129,073	90,536	83,448
Insurance - Frais d'assurances	2.2	161,923	43,365	3,958	8,975	44,007	30,716	30,902
Rent - Location		128,804	28,696	4,543	5,287	45,421	25,806	19,052
Other Expenses - Autres dépenses	17	541,972	137,140	13,781	37,857	172,352	91,109	89,734
Number of Full Time Employees ² - Total -								
Nombre d'employés à plein temps ²	No Nbre	59,993	17,525	1,266	3,725	18,317	9,642	9,518
Equipment Operated - Total - Matériel		88,390	22,279	1,256	4,705	25,032	16,936	18,182
productif en service Straight trucks - Camions	2.7	16,191	3,418	370	670	9,501	445	1,788
Distance travelled - Distance parcourue	'000 km	673 323	- /		24 893	391 702	22 497	71 085
Average distance - Distance moyenne		42		36	37	41	51	40
Road Tractors - Tracteurs routiers	No Nbre	38,206	12,844	466	2,121	7,704	7,494	7,576
Distance travelled - Distance parcourue	'000 km		1 550 512	35 888	262 280	788 925	698 331	882 549
Average distance - Distance moyenne	22	110	121	77	124	102	93	116
Semi-trailers - Semi-remorques	No Nbre	28,000	5,269	393	1,681	5,691	7,027	7,940
Other - Autres	19	5,993	748	27	234	2,137	1,971	877
Total distance	'000 km	4 891 808	1 700 371	49 175	287 173	1 180 627	720 828	953 634
Fuel consumed - Total - Carburant	'000 L	2 233 226	689 240	23 923	125 577	535 767	397 170	461 549
consommé	000 L	2 200 220	003 240	20 020	120 017			

Some totals may not add due to rounding. - Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.
 Working owner included. - Incluant les propriétaires actifs.

Table 4.10

Motor Carriers of Freight, 1993: Summary Statistics by Province and Territory of Domicile, Level III Owner Operators

No.				found-	Edward	Scotia
Vo.				land	Island	
Vo.			Canada			
No.				Terre-	Île-du-	Nouvelle
No.				Neuve	Prince-	Écosse
					Édouard	
1	Estimated Number Reporting	No.	37,568	429	227	1,215
2	Total Operating Revenues	\$'000	4,680,934	53,222	24,161	149,21
3	Transportation Revenues	"	4,650,018	50,955	23,826	148,63
4	Other Revenues	,,	30,916	2,267	335	57
_	Total Operating Evanges		2 204 479	41,433	14,516	100.00
5	Total Operating Expenses	"	3,204,478			102,23
6	Salaries and Wages	**	749,704	9,883	2,811	28,22
7	Benefits	11	31,200	228	13	93
8	Fuel	"	595,631	5,668	2,209	19,85
9	Owner Operator Expenses		17,881	231	34	98
0	Purchased Transport		149,469	159	591	1,33
1	Maintenance		393,822	3,404	1,874	11,56
2	Depreciation	17	434,072	5,917	2,416	13.79
3	Insurance	3.7	161,923	2,069	674	3,87
4	Rent	"	128,804	1,249	881	2,26
5	Other Expenses	17	541,972	12,623	3,013	19,40
6	Total Number of Full Time	No.	59,993	1,051	359	2,26
0	Employees	110.	03,330	1,001	303	2,20
				New	Quebec	
			Bruns	swick		Ontari
			Nouv Bruns		Québec	Ontari
			Bruits	SWICK		
1	Estimated Number Reporting	No.	1	,613	6,032	11,79
2	Total Operating Revenues	\$'000	216	,419	745,318	1,432,85
3	Transportation Revenues	,,	215	5,104	741,472	1,428,88
4	Other Revenues	77	1	,315	3,845	3,96
5	Total Operating Expenses	,,	149	,433	563,766	942,56
6	Salaries and Wages	**	33	3,395	135,564	183,97
7	Benefits	,,	1	,012	6,628	12,35
8	Fuel	,,		,279	109,119	192,50
9	Owner Operator Expenses	,,		68	1,115	11,27
0	Purchased Transport		1	,341	27,787	31,77
1	Maintenance	,,		1,194	86,343	98,78
2	Depreciation	,,		2.787	69,633	130,53
3	Insurance			3,167	27,865	52,79
4	Rent	>>		3,051	22,763	34,30
5	Other Expenses	11),142	76,948	194,26
16	Total Number of Full Time	No.		3,024	9,618	17,40

Note: Some totals may not add due to rounding.

Tableau 4.10

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants

Manitoba	Saskatchewan	Alberta			
					N°
1,864	1,746	5,979	Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
246,783	221,179	733,917	'000\$	Total, recettes d'exploitation	2
244,469	219,608	732,650	**	Recettes tirées du transport	3
2,314	1,571	1,267	9.9	Autres recettes	4
155,164	149,705	505,530	»,	Total, dépenses d'exploitation	5
37,005	36,578	114,142	,,	Traitements et salaires	6
600	1,479	2,703	**	Bénéfices	7
29,119	32,711	88,076	"	Carburant	8
835	876	1,038	"	Dépenses au titre des chauffeurs	9
000	0.0	.,	, ,,	contractants	
9,491	. 5,417	38,697	"	Achat de service de transport	10
13,013	15,140	57.805		Frais d'entretien	11
	21,253	66.911	27	Amortissement	12
23,319	5,548	24,158	91	Frais d'assurances	13
6,742	5,141	37,628	11	Location	14
4,003				Autres dépenses	15
31,038	25,564	74,371	99	Autres dependes	,,,
3,481	3,120	9,847	Nbre	Total, nombre d'employés à plein temps	16
British Columbia	Territories				
Colombie-	Territoires				
Britannique					
6,613	. 51		Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
054 570	6,300		'000\$	Total, recettes d'exploitation	2
851,572	6,300			Recettes tirées du transport	3
838,113 13,459	-		21 21	Autres recettes	4
	4 4 6 7			Total, dépenses d'exploitation	5
575,971	4,157		97	Traitements et salaires	6
167,496	632		11	Bénéfices	7
5,236	11		11	Carburant	8
84,520	578		**	Dépenses au titre des chauffeurs	9
1,420	1		91	contractants	
32,657	213		**	Achat de service de transport	10
86,144	560		17	Frais d'entretien	11
76,683	821		11	Amortissement	12
29,772	265		,,	Frais d'assurances	13
17,368	146		11	Location	14
74,675	932		27	Autres dépenses	15
9,755	68		Nbre	Total, nombre d'employés à plein temps	16

Note: Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

Table 4.11

Motor Carriers of Freight, 1993: Equipment
Operated by Province and Territory of Domicile,
Level III Owner Operators

Tableau 4.11

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Matériel en service selon la Province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants

	Straight Trucks	Road Tractors	Semi- Trailers	Other Equipment	
	Camions	Tracteurs routiers	Semi- remorques	Autre matériel	Total
Newfoundland - Terre-Neuve	162	444	221	54	881
Prince Edward Island - Îļe-du-Prince-Édouard	70	229	180	24	502
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	540	1,108	824	110	2,581
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	506	1,651	1,061	223	3,440
Quebec - Québec	3,614	5,327	5,050	647	14,639
Ontario	5,424	11,073	9,153	1,311	26,961
Manitoba	728	2,071	1,819	432	5,051
Saskatchewan	690	1,938	1,442	212	4,281
Alberta	2,336	5,806	5,056	1,206	14,404
British Columbia - Colombie-Britannique	2,103	8,515	3,176	1,769	15,563
Territories - Territoires	19	44	20	6	89
CANADA ¹	16,191	38,206	28,000	5,993	88,390

¹ Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 4.12

Motor Carriers of Freight, 1993: Estimated Annual
Distance Travelled by Type of Vehicle and by
Province and Territory of Domicile, Owner Operators

Tableau 4.12

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile, chauffeurs contractants

		Straight Trucks	Road Tractors		
	Total				
	Distance	Camions	Tracteurs routiers		
		Operated by	Operated by		
	Distance	Owner Operator	Owner Operator		
	totale	·			
		Exploités par	Exploités par		
		les chauffeurs	les chauffeurs		
		contractants	contractants		
		('000 km) - (en milliers de	km)		
Newfoundland - Terre-Neuve	59 261	7 922	51 340		
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	22 518	2 963	19 555		
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	146 170	22 001	124 170		
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	218 233	20 094	198 140		
Quebec - Québec	749 824	152 969	596 856		
Ontario	1 541 120	226 311	1 314 810		
Manitoba	295 106	29 063	266 044		
Saskatchewan	281 717	28 321	253 396		
Alberta	794 256	92 984	701 272		
British Columbia - Colombie-Britannique	777 067	89 823	687 244		
Territories - Territoires	6 534	873	5 660		
CANADA	4 891 808	673 323	4 218 486		

¹ Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 4.13

Motor Carriers of Freight, 1993: Fuel Consumption and Cost by Province and Territory of Domicile, Owner Operators

Tableau 4.13

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants

	Estimated Number Reporting	Fuel Consumed	Total Cost ²	Average Cost per Litre	
	Nombre estimatif de déclarants	Carburant consommé	Coût total ²	Coût moyen par litre	
	No Nbre	Litres '000	\$ '000	\$	
Newfoundland - Terre-Neuve	429	25 748	12,605	.49	
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Edouard	227	10 498	5,102	.49	
Nova Scotia - Nouvelle-Ecosse	1,215	66 474	31,408	.47	
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,613	108 997	50,344	.46	
Quebec - Québec	6,032	350 084	163,907	.47	
Ontario	11,798	652 737	302,558	.46	
Manitoba	1,864	144 580	61,507	.43	
Saskatchewan	1,746	135 138	56,905	.42	
Alberta	5,979	382 227	164,510	.43	
British Columbia - Colombie-Britannique	6,613	353 416	157,701	.45	
Territories - Territoires	51	3 326	1 443	.44	
CANADA	37,568	2 233 226	1,007,989	.45	

¹ Totals may not add due to rounding - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 4.14

Motor Carriers of Freight, 1993: Average Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile, Level III For-Hire Carriers and Owner Operators

Tableau 4.14

Transporteurs routiers de marchandises, 1993: Distance moyenne parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III et chauffeurs contractants

Owner operators					
	Straight Trucks Camions		Road Tractors Tracteurs routiers		
	Owned & Leased	Operated by Owner Operator	Owned & Leased	Operated by Owner Operator	
	Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants	Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants	
	('000 km / vehicle) - (e		en milliers de km par véhicule)		
Newfoundland - Terre-Neuve	30	49	106	116	
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	37	43	128	86	
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	26	41	132	112	
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	35	40	109	120	
Quebec - Québec	59	42	115 90	112 119	
Ontario	34	42 40	89	128	
Manitoba	41	41	109	131	
Saskatchewan	31 33	40	78	121	
Alberta	26	43	77	81	
British Columbia - Colombie-Britannique Territories - Territoires	29	46	120	129	
CANADA	39	42	97	110	

² The fuel cost does not correspond to the fuel expenses shown on tables 4.9 and 4.10. This difference is attributable to the sources used - Le coût du carburant ne correspond pas aux dépenses en carburant présentées aux tableaux 4.9 et 4.10. Cet écart est dû aux sources différents.



Chapter 5

Measuring Capacity Utilization in the Trucking Industry

by Haig McCarrell edited by Fred Barzyk and Larry McKeown

Chapitre 5

Comment mesurer l'utilisation de la capacité dans le secteur du camionnage

par Haig McCarrell texte révisé par Fred Barzyk et Larry McKeown

Special Study

Competitive pressures are forcing firms everywhere to re-examine the way they do business and the trucking industry is no exception. As part of the federal government's efforts to deregulate transportation carriers, the 1987 MotorVehicle Transportation Act relaxed entry restrictions for extra-provincial trucking activity. An objective of this deregulation was to make Canadian businesses more competitive by reducing the cost of transporting goods to market. It was felt that this could be achieved by fostering more competition among a larger number of trucking companies.

A key element in the drive to increase productivity and efficiency has been to ensure that inputs available for a particular activity are fully utilized, subject to economic and physical constraints. A useful indicator to measure the extent to which resources and processes are being used is *capacity utilization*, where the term capacity itself reflects the resources and processes that are used in the production of goods and services. Expressed as a rate, actual output is compared to what could be produced: a maximum, potential, or capacity output. A utilization rate of 100% would indicate that all available capacity is being used.

Importance of Capacity Measures

Utilization rates are a barometer for changes in the demand for an industry's product or services. As the demand for a good or service rises, more resources are put into production, resulting in more capacity being used. Eventually, increasing capacity utilization affects the prices for goods or services that are inputs into the production process, driving them up because of their scarcity. Output continues to rise, reflected by larger utilization rates, leading to an improvement in profits for businesses as well as an upsurge in investment and purchases of new equipment in order to expand the current capacity to meet this growing demand. Prices will be further affected if there are delays in the introduction of new resources into the production process.

Capacity utilization rates are an important tool in gauging an industry or firm's financial performance, investment decisions, production levels and price

Les pressions exercées par la concurrence obligent toutes les entreprises à repenser la conduite de leurs affaires, et le secteur du camionnage ne fait pas exception. Dans le cadre des efforts déployés par le gouvernement fédéral pour déréglementer les sociétés de transport, la Loi de 1987 sur les transports routiers a assoupli les restrictions touchant l'admissibilité au camionnage extraprovincial. Cette déréglementation visait notamment à accroître la compétitivité des sociétés canadiennes en réduisant le coût du transport des marchandises. On estimait que cet objectif pouvait être atteint en stimulant la concurrence entre un nombre accru d'entreprises de camionnage.

Un élément-clé des efforts déployés pour accroître la productivité et l'efficience consiste à s'assurer que les facteurs de production disponibles pour une activité en particulier sont pleinement utilisés, sous réserve des contraintes économiques et matérielles existantes. Un bon indicateur de l'utilisation des ressources et des procédés est l'utilisation de la capacité, le terme «capacité» proprement dit désignant les ressources et les procédés servant à la production de biens et de services. Exprimée en pourcentage, la production réelle est comparée à ce qui pourrait être produit, soit une production maximale, potentielle ou à pleine capacité. Un taux d'utilisation de 100 % indiguerait que la capacité disponible est entièrement utilisée.

Importance des mesures de la capacité

Les taux d'utilisation sont un baromètre des variations de la demande à l'égard d'un produit ou de services dans un secteur d'activité. Au fur et à mesure que la demande d'un bien ou d'un service augmente, des ressources de plus en plus abondantes sont affectées à la production, d'où un accroissement de la capacité utilisée. Le recours à une capacité accrue finit par agir sur les prix des biens ou des services qui entrent dans le proces-sus de production, en les faisant monter en raison de la rareté de ces biens ou services. La production poursuit sa progression, comme en témoignent les taux d'utilisation plus élevés, ce qui entraîne une amélioration des bénéfices des entreprises et une hausse considérable des immobilisations et des achats d'équipe-ment nécessaires pour augmenter la capacité existante et, ainsi, répondre à la demande croissante. Les prix sont aussi touchés si des retards interviennent dans l'apport de nouvelles ressources dans le processus de production.

Les taux d'utilisation de la capacité sont un important outil d'évaluation du rendement financier d'un secteur d'activité ou d'une entreprise, des décisions en matière d'investissement, des

Étude spéciale

This is a condensed version of the original paper that was produced by the author and presented to the Canadian Transportation Research Forum's annual meeting in May of 1995. As such, it has been summarized and edited to provide an overview of the original discussion, methodology and results contained in the study. For more information or a copy of the original paper, please contact the Transportation Division of Statistics Canada.

Le présent document est un condensé du texte original produit par l'auteur et présenté au Groupe de recherches sur les transports au Canada, en mai 1995. À ce titre, il a été résumé et révisé pour offrir un aperçu de la teneur, de la méthodologie et des résultats de l'étude. Pour plus de détails ou pour obtenir une copie du document d'origine, prière de s'adresser à la Division des transports de Statistique Canada.

movements, as well as broader measures relating to the timing of the business cycle, the impact of recessions, etc. In the case of the for-hire trucking industry, estimates of capacity utilization would contribute insight into what is occurring in the Canadian economy. With for-hire trucking accounting for an increasing share of GDP, the prominence of this mode of transport continues to grow. As such, monitoring the capacity utilization of this industry provides an indication of the health of the economy's goods producing sector.

Capacity and utilization measures are produced for a variety of goods producing industries, however very little work has been done to develop measures for the truck transport industry. This chapter examines four alternative approaches to measuring capacity utilization for the for-hire trucking industry and compares their performance against each other and against an indicator of profits for the trucking industry.

Producing Capacity Utilization Rates

The major difficulty in producing capacity utilization rates rests with estimating potential or full capacity. For the for-hire trucking industry actual output can be represented by operating revenues or value added (consisting of wages, profits and depreciation), available from the Quarterly Motor Carrier Freight (QMCF) survey administered by the Transportation Division of Statistics Canada. Values for full capacity output however, require estimation.

Potential capacity output can be measured according to "maximum yield" or "normal operating" assumptions. The maximum yield approach is more appropriate for continuous operations, such as steel mills or electrical generation plants, which operate around the clock. Normal operating assumptions reflecting work shifts, overtime, equipment repair and maintenance scheduling, etc., are more representative of trucking activity. Under these assumptions, peak observations in a given period can be assumed to reflect optimal resource usage which are then used to determine potential capacity outputs in other periods. In addition, allowances need to be made for the increasing reliance on owner-operators and the incidence of equipment leasing, two important factors which add to potential capacity.

Approaches to Measuring Capacity

Capacity utilization methodologies are generally classified as survey or model based. With survey based approaches, respondents are asked to estimate their capacity utilization rates. In 1991, Statistics Canada undertook a one-time survey of transborder trucking activity. Drivers at border crossings were asked to estimate what percentage of their vehicle's capacity was being used, based on the commodity mix being hauled. Since 1987, the percentage of capacity at which manufacturing plants were operating, based on maximum production attainable under normal conditions, has been part of Statistics Canada's Capital and Repair Expenditures Survey.

niveaux de production et des fluctuations des prix, ainsi que des indices plus généraux portant sur la datation du cycle d'affaires, les répercussions des récessions, etc. Dans le cas du secteur du camionnage pour compte d'autrui, les estimations de l'utilisation de la capacité seraient révélatrices de la conjoncture économique au Canada. Comme le transport routier pour compte d'autrui représente une part grandissante du PIB, la prééminence de ce mode de transport s'accentue. Le suivi de l'utilisation de la capacité dans ce secteur est un indice de la vitalité du secteur secondaire.

Des mesures de la capacité et de l'utilisation sont produites pour différents secteurs producteurs de biens, mais très peu d'études ont été menées pour mettre au point de telles mesures dans le secteur du transport routier. Ce chapitre traitera de quatre méthodes pour mesurer l'utilisation de la capacité dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui, et comparera leurs rendements entre eux et par rapport à un indicateur des bénéfices du secteur du camionnage.

Production de taux d'utilisation de la capacité

La principale difficulté dans la production de taux d'utilisation de la capacité demeure l'estimation de la capacité potentielle ou de la pleine capacité. Dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui, la production réelle peut être représentée par les recettes d'exploitation ou la valeur ajoutée (qui consiste en charges salariales, bénéfices et amortissement), obtenues dans le cadre de l'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, administrée par la Division des transports de Statistique Canada. La production à pleine capacité doit cependant faire l'objet d'estimations.

La production à capacité potentielle peut être mesurée en fonction d'hypothèses de «rendement maximum» ou d'«exploitation normale». La méthode du rendement maximum se prête davantage aux établissements qui exercent une activité continue tels que les aciéries ou les centrales électriques fonctionnant sans interruption. Les hypothèses d'exploitation normale reflétant les quarts, le surtemps, l'ordonnancement des travaux de réparations et d'entretien du matériel, etc. sont plus représentatives de l'activité du camionnage. À partir de ces hypothèses, on peut présumer que les observations de pointe faites pendant une période donnée reflètent une utilisation optimale des ressources, et servent à déterminer des niveaux de production à capacité potentielle au cours d'autres périodes. De plus, il faut tenir compte de la dépendance croissante à l'égard des chauffeurs contractants et de l'incidence du crédit-bail, deux facteurs importants qui s'ajoutent à la capacité potentielle.

Méthodes de mesure de la capacité

Les méthodes de mesure de l'utilisation de la capacité sont généralement classées selon qu'elles reposent sur des enquêtes ou des modèles. Dans le premier cas, les enquêtés sont appelés à estimer le taux d'utilisation de la capacité de leurs véhicules. En 1991, Statistique Canada a entrepris une enquête ponctuelle sur le camionnage transfrontalier. À la traversée des frontières, les conducteurs étaient invités à estimer la proportion de la capacité de leur véhicule qui était utilisée, selon la composition des marchandises transportées. Depuis 1987, des données sur la proportion de la capacité à laquelle les usines fonctionnent, par rapport à la production maximale possible dans des conditions normales, sont recueillies dans le cadre de l'enquête sur les dépenses d'immobilisations et de réparations de Statistique Canada.

Model based methodologies rely on raw data from which capacity and utilization measures are constructed. This approach allows for greater control and consistency in measuring activity between firms, time periods, etc. than with survey approaches. Four approaches to modeling capacity utilization discussed in this chapter are the Wharton, output-capital, production function, and volumetric-time models. Each of these models includes one more of the following fundamental variables defining trucking activity: output, capital, labour, and volume.

1. Wharton Approach

One of the first widely used measures of capacity utilization, the Wharton approach is also known as an output, or, a "through-the-peaks," method. Full capacity output is defined by a line tangent to the peaks in output observed over the period being studied. Utilization is calculated by dividing actual output by the capacity value taken from the constructed line. The deficiency of the Wharton method is that it is based solely on the observed outputs. If changes in resource inputs are not adequately reflected in the outputs, this method will lead to an over or understatement of capacity.

2. Output-Capital Approach

The output-capital method attempts to correct for the weakness in the Wharton approach by directly relating outputs to the capital inputs. This approach is more appropriate for industries or processes for which noncapital resources, such as labour, are fixed with respect to the capital resource, or, if the supply and prices of the non-capital inputs are such that they do not limit output. In such cases, capital can act as a proxy for the other inputs. Early output-capital methods determined capacity utilization by relating the actual output-capital ratios to the maximum ratio observed for the study period. This approach was modified to allow for technological innovation. Instead of relying on a single maximum outputcapital rate, full utilization was based on a trend line of the output-capital ratios, and as with the Wharton method, moved to be tangent to the observed ratios. Utilization rates were calculated based on actual outputs and the maximum output-capital ratios derived for each year of the study.

3. Production Function Approach

The output-capital approach assumes capital to be the sole input determining the rate of capacity utilization, which for the for-hire trucking industry may not be the case. In the United States, labour shortages have lead to road tractors being sidelined while in Canada, a growing aversion to long haul trucking on the part of drivers, along with the growth in intermodal alternatives, may lead to a similar phenomenon.

Les méthodes reposant sur des modèles font appel à des données brutes à partir desquelles des indices de capacité et d'utilisation sont produits. Cette démarche se prête à la production de données plus rigoureuses et cohérentes sur l'utilisation de la capacité entre des entreprises, des périodes de référence, etc. que les méthodes reposant sur des enquêtes. Les quatre méthodes adoptées pour modéliser l'utilisation de la capacité dont nous traiterons dans ce chapitre sont le modèle de Wharton, le modèle de production-capital, le modèle de la fonction de production, et le modèle temps-capacité volumétrique. Chacun de ces modèles comprend en outre l'une des variables fondamentales suivantes propres à l'activité du camionnage, soit la production, le capital, la main-d'oeuvre et le volume.

1. Méthode de Wharton

L'une des mesures de l'utilisation de la capacité les plus largement utilisées est la méthode de Wharton, également connue sous le nom de méthode de production, ou méthode de la production des périodes de pointe. La production à pleine capacité est définie par une tangente aux niveaux de production de pointe observés pendant la période de référence. On obtient l'utilisation de la capacité en divisant la production réelle par la valeur de la capacité calculée à partir de la ligne ainsi tracée. La lacune de cette méthode est qu'elle repose uniquement sur les niveaux de production observés. Si les variations dans l'apport des ressources ne se reflètent pas adéquatement dans la production, cette méthode entraîne une surévaluation ou une sous-évaluation de la capacité.

2. Méthode de production-capital

La méthode de production-capital vise à remédier aux lacunes de la méthode de Wharton en associant directement les niveaux de production aux apports de capital. Cette démarche se prête davantage aux secteurs d'activité ou aux procédés pour lesquels les ressources non liées au capital, comme la maind'oeuvre, sont des facteurs fixes par rapport aux apports de capital, ou si l'offre et les prix des facteurs de production autres que le capital ne limitent pas la production. Le cas échéant, le capital peut remplacer les autres facteurs de production. Les méthodes de production-capital utilisées initialement déterminaient l'utilisation de la capacité en faisant le lien entre les ratios réels de production au capital et le ratio maximum observé pendant la période de référence. Cette démarche a été modifiée pour tenir compte des innovations technologiques. Au lieu de reposer sur un seul rapport de production au capital maximum, l'utilisation de la pleine capacité était calculée en fonction d'une ligne de tendance des ratios de la production au capital et, comme dans le cas de la méthode de Wharton, cette ligne est devenue une tangente aux ratios observés. Les taux d'utilisation étaient calculés en fonction des niveaux réels de production et des ratios de production au capital maximum obtenus pour chacune des années de l'étude.

3. Méthode de la fonction de production

La méthode de production-capital repose sur l'hypothèse que le capital est le seul facteur de production qui détermine le taux d'utilisation de la capacité, ce qui n'est pas forcément le cas dans le secteur du transport routier pour compte d'autrui. Aux États-Unis, les pénuries de main-d'oeuvre ont eu pour effet de reléguer le transport par tracteur routier au rang d'activité secondaire, alors qu'au Canada la désaffection grandissante des conducteurs envers le transport de grande distance, de même que l'essor du transport intermodal, risquent de provoquer un phénomène semblable.

Where there are several inputs to consider, the production function method may be a workable alternative. A production function is an equation describing how much of each input is required to produce a unit of output. Unspecified variables, or those which are difficult to measure, can be accounted for by the inclusion of 'time' or 'dummy' variables.

Typically, production functions include capital and labour variables which are based on the actual amount of these inputs used, rather than on the stocks available. Estimates of the quantity of labour used in production are easier to generate than the quantity of capital. As a proxy for capital flow, the equivalent amount of fully employed capital stock needed to produce output in a given period, based on a capital utilization rate, is commonly used. For many applications, the requirement for a proxy measure of capital flow can be difficult in itself to estimate, rendering this approach problematic. In the case of truck transport, a capital utilization rate can be calculated based on fuel usage. Once the parameters of the production function are determined, capacity output is calculated by inputting estimates of maximum capital and labour flows.

4. Volumetric-Time Approach

The volumetric-tme method attempts to measure the physical capacity available for production by deconstructing the production activity into its constituent parts to develop an accounting framework whereby maximum output can be estimated. For the truck transport industry, the components of the production process are volumetric capacity, labour and non-labour inputs, and time.

The primary inputs for the trucking industry are power units (tractors and straight trucks), semi-trailers (and/or containers), labour inputs, and fuel. Because power units are the only input directly interfacing with the other primary inputs, their total number is considered fundamental to determining capacity output. The main challenge to using a volume measure is associating a volumetric capacity with the power unit. Trailer and container lengths vary and they can be combined in several configurations, depending on the type of haul. In addition, a volumetric measure needs to be expressed in a standard unit, such as container equivalents, which would pose a difficulty for non-volumetric trailer units such as rack, flatbeds and auto carriers.

The capacity of each power unit is also affected by the labour input. If a carrier employs more than one shift of drivers, then the capacity of each power unit is effectively increased by the 'shift' factor (estimated by taking the ratio of full-time equivalent drivers to power units). The highest number of shifts observed over the period could be used as the capacity shift level in the industry. Finally, capacity has a time dimension as well, where a potential volume exists for a period of time, after which it disappears. The time dimension would most likely be measured in days.

Dans les cas où plusieurs facteurs entrent en ligne de compte, la méthode de la fonction de production peut être une solution de rechange viable. Une fonction de production est une équation décrivant la quantité de chaque facteur de production requise pour obtenir une unité de production. Des variables indéterminées, ou difficilement quantifiables, peuvent être prises en compte par l'ajout de variables « temporelles » ou « fictives ».

En règle générale, les fonctions de production comprennent des variables liées au capital et à la main-d'oeuvre qui reposent sur la quantité réelle des facteurs de production utilisés, plutôt que sur les stocks disponibles. Il est plus facile de produire des estimations de la main-d'oeuvre utilisée dans la production que d'estimer l'apport de capitaux. Il est courant d'utiliser, en remplacement des flux de capitaux, la quantité équivalente des capitaux entièrement utilisés qui ont été nécessaires à la production pendant une période donnée, en fonction d'un taux d'utilisation du capital. Dans de nombreuses applications, il peut être difficile d'estimer la nécessité d'opter pour une autre mesure des flux de capitaux, ce qui rend cette méthode problématique. Dans le cas du transport routier, le taux d'utilisation du capital peut être calculé en fonction de la consommation de carburant. Une fois que les paramètres de la fonction de production sont définis, la production à pleine capacité est calculée à l'aide d'estimations des flux maximum de capitaux et de main-d'oeuvre.

4. Méthode temps-capacité volumétrique

La méthode temps-capacité volumétrique tente de mesurer la capacité de production matérielle disponible en décomposant l'activité de production entre ses éléments constituants pour établir un cadre comptable au moyen duquel la production maximale peut être estimée. Dans le secteur du transport routier, les composantes de la production sont la capacité volumétrique, la main-d'oeuvre et les autres facteurs de production, ainsi que le temps.

Les principaux facteurs de production dans le secteur du camionnage sont les unités motorisées (soit les tracteurs routiers et les camions porteurs), les semi-remorques (ou les conteneurs), la main-d'oeuvre et le carburant. Comme les unités motorisées sont le seul facteur de production directement lié aux autres principaux éléments de production, leur nombre total est jugé essentiel à la détermination de la production à pleine capacité. Le principal défi à relever dans l'utilisation d'une mesure volumétrique consiste à attribuer une capacité volumétrique à l'unité motorisée. La longueur des semi-remorques et des conteneurs varie et ces véhicules peuvent être combinés de diverses manières, selon le type de transport. De plus, la mesure volumétrique doit être exprimée sous forme d'unité standard telle que les équivalents de conteneurs, ce qui entraîne des difficultés dans le cas des semi-remorques non volumétriques comme les bâtis de chargement, les camions-plateaux et les unités autoporteuses.

La capacité de chaque unité motorisée est aussi liée à la main-d'oeuvre. Si un transporteur a recours à plus d'une équipe de conducteurs, la capacité de chaque unité motorisée augmente en fonction de ce facteur (estimé en calculant le ratio des conducteurs en équivalent à temps plein aux unités motorisées). Le nombre le plus élevé de quarts enregistré pendant la période de référence peut servir d'étalon à l'échelle du secteur. Enfin, la capacité comporte une dimension temporelle puisqu'un volume potentiel existe pendant une période déterminée, après quoi il disparaît. La dimension temporelle sera vraisemblablement calculée en nombre de jours.

Multiplying these four components together results in a capacity estimation equation that includes power units and their associated volume, working shifts per power unit and annual operating period (days). The product, total capacity, would be expressed as a volumetric-time unit such as container-days or container-day equivalents. While the volumetric-time approach is intuitively strong and often considered the truest reflection of capacity, the major difficulty with this method is the lack of data available for the components, making the calculations of capacity estimates incomplete.

Comparison of Capacity Measures

Based on the data available, capacity estimates for the period 1975 to 1992 were produced using the Wharton, output-capital and production function methods. These estimates are presented in Table 5.1 and are highlighted in Figure 5.1. Each method differs in its data requirements; the Wharton model requires only a measure of output, the output-capital method requires a measure of output and capital, and the production function method requires measures of output, capital and labour. Output values were defined as total transportation revenues or values added, capital measures were based on estimates of the value of rolling stock (straight trucks, road tractors, and trailers, both owned and leased) and labour inputs were based on salary and wages for drivers and helpers. The data covers the For-hire trucking industry only.

Of the three methods, the output-capital and production function produce estimates that move in a very similar fashion over the period, while the Wharton method produces values which, though similar, tend to lead the other two by one or two periods (see Figure 5.1). It is also evident that while the output-capital and production

La multiplication de ces quatre composantes donne une équation de l'estimation de la capacité qui comprend les unités motorisées et leur volume, les quarts de travail par unité motorisée et la période d'exploitation annuelle (nombre de jours). Le produit, ou capacité totale, sera exprimé en unité temps-capacité volumétrique telle que les conteneurs-jours et les équivalents en conteneurs-jours. Bien que la méthode temps-capacité volumétrique soit intuitivement forte et souvent considérée comme le reflet le plus fidèle de la capacité, la principale faiblesse de cette méthode est le manque de données disponibles pour les composantes, ce qui rend le calcul des estimations de capacité incomplet.

Comparaison des mesures de la capacité

D'après les données disponibles, les estimations de la capacité pour les années 1975 à 1992 ont été produites à l'aide des méthodes de Wharton, de production-capital et de la fonction de production. Ces estimations sont présentées au tableau 5.1 et illustrées à la figure 5.1. Chaque méthode diffère quant aux besoins d'information : le modèle de Wharton exige seulement des chiffres de production, alors que la méthode de productioncapital requiert des chiffres sur la production et les capitaux, et la méthode de la fonction de production utilise des chiffres sur la production, les capitaux et la main-d'oeuvre. Les valeurs de production ont été définies en tant que recettes totales au titre du transport ou valeurs ajoutées, les données sur le capital sont fondées sur les estimations de la valeur du matériel roulant (camions porteurs, tracteurs routiers et semi-remorques possédés et loués) et les chiffres sur la main-d'oeuvre reposent sur la rémunération des conducteurs et des aides. Les données portent strictement sur le secteur du camionnage pour compte d'autrui.

Parmi ces trois méthodes, la méthode de production-capital et la méthode de la fonction de production donnent des estimations qui évoluent de manière analogue pendant la période de référence, alors que la méthode de Wharton produit des valeurs qui, bien que semblables, ont tendance à devancer les deux autres d'une ou de deux périodes (voir la figure 5.1). Il est également

Figure 5.1

Comparison of Capacity Utilization

Methodologies and Net Revenue Margin

Comparaison des mesures de l'utilisation de la capacité et marge des recettes nette

Figure 5.1

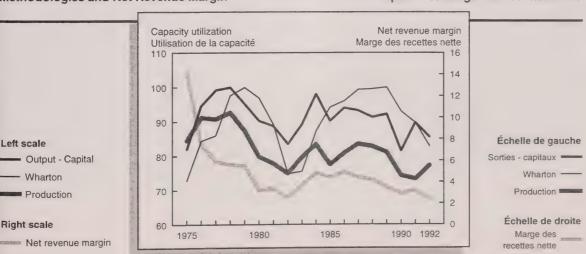


Table 5.1

Comparison of Capacity Utilization Estimates and Net Revenue Margin

Tableau 5.1

Comparaison des estimations de la capacité d'utilisation et de la marge des recettes nette

	Output - Capital	Wharton	Production Function	Net revenue margin
	Production-Capital	Wilditon	Fonction de la production	Marge des recettes nette
	%	%	%	%
1975	82.0	72.8	84.5	14.2
1976	94.6	84.4	91.2	7.5
1977	99.2	86.0	90.8	5.9
1978	100.0	97.6	92.7	5.6
1979	95.2	100.0	87.4	5.5
1980	90.3	96.9	79.9	3.2
1981	88.7	89.1	77.8	3.4
1982	83.5	74.8	74.9	2.5
1983	89.2	75.5	79.7	3.7
1984	98.0	87.3	83.4	4.8
1985	90.2	94.2	77.5	4.4
1986	94.0	96.0	80.9	4.9
1987	93.2	99.3	83.5	4.4
1988	91.3	99.5	82.8	4.2
1989	92.2	· 100.0	81.1	3.5
1990	81.5	93.0	74.3	2.9
1991	89.7	89.7	73.3	3.2
1992	85.5	82.8	77.2	2.4

function display similar movements, the production function estimates are approximately 10 percentage points lower on average than the output-capital values. This is because output-capital approaches assume that the highest observed output-capital ratio coincides with full utilization of the resources. If this is not the case, the capacity utilization line is effectively shifted upwards by the difference between the real utilization level and the 100 % estimate. For this reason, output-capital approaches make for better indexes of utilization than as exact measures.

One economic indicator thought to be closely related with changes in capacity utilization is profits. When the demand for for-hire trucking is on the rise, capacity utilization is increasing. At the same time, the increase in for-hire trucking activity improves the profits earned by carriers. For this analysis, profits are represented by the net revenue margin, which is calculated by subtracting operating expenses from operating revenues. The resulting net revenue figure is then divided by operating revenues in order to obtain the net revenue margin, expressed as a percentage. When the net revenue margin is compared against the three capacity utilization series, the outputcapital and production function values move more closely with this series than does the Wharton series. Again, changes in the Wharton series lead those in the net revenue margin by one to two periods.

évident que même si la méthode de production-capital et la méthode de la fonction de production permettent de dégager des tendances semblables, les estimations tirées de la seconde sont inférieures de 10 pour cent en moyenne aux valeurs obtenues à l'aide de la méthode de production-capital. Cet écart tient au fait que les méthodes de cette dernière catégorie reposent sur l'hypothèse que le ratio production-capital observé le plus élevé représente l'utilisation intégrale des ressources. Si ce n'est pas le cas, la ligne d'utilisation de la capacité se déplace effectivement vers le haut à cause de la différence entre le niveau d'utilisation réel et le niveau estimatif. C'est pourquoi les méthodes de production-capital donnent des indices d'utilisation plutôt que des chiffres exacts.

Les bénéfices sont un indicateur économique qui a la réputation d'être étroitement lié aux changements dans l'utilisation de la capacité. Lorsque la demande dont les transporteurs routiers pour compte d'autrui font l'objet est à la hausse, l'utilisation de la capacité augmente. Parallèlement, l'augmentation de l'activité du camionnage pour compte d'autrui améliore les bénéfices touchés par les transporteurs. Pour les besoins de l'analyse, les bénéfices sont représentés par la marge de recettes nette, obtenue en soustrayant les dépenses d'exploitation des recettes d'exploitation. Les recettes nettes sont ensuite divisées par les recettes d'exploitation et le quotient représente la marge de recettes nette. exprimée en pourcentage. Si l'on compare la marge de recettes nette aux trois séries d'utilisation de la capacité, les valeurs de production-capital et de fonction de la production se rapprochent davantage de cette série que celles de la série Wharton. Là encore, les variations enregistrées dans la série Wharton devancent les variations de la marge de recettes nette d'une ou de deux périodes.

Future of Capacity Utilization Measures

This study is part of an ongoing effort to develop performance measures - financial and economic - relevant to the trucking industry. All three models show good potential as meaningful measures of capacity utilization. While they differ in certain aspects, the differences are not large enough to preclude any further attempts at producing a capacity utilization series. Choosing the most appropriate method will require further study, where each method should be judged on its theoretical and practical merits. A method which is well grounded in theory but cannot be implemented because of data problems implies that the next best alternative should be considered.

Avenir des mesures de l'utilisation de la capacité

Cette étude s'inscrit dans les efforts déployés en permanence pour établir des mesures du rendement financiers et économiques pour le secteur du transport routier. Les trois modèles présentent un bon potentiel en tant que mesures révélatrices de l'utilisation de la capacité. Bien qu'ils diffèrent sous certains aspects, leurs différences ne sont pas assez marquées pour empêcher la production d'une série d'utilisation de la capacité. Le choix de la méthode la plus appropriée exigera des études plus poussées. Chaque méthode sera jugée en fonction de ses mérites théoriques et pratiques. Une méthode solide sur le plan théorique, mais non applicable en raison de problèmes d'ordre statistique, entraînera le choix de la méthode de rechange la plus avantageuse.



Chapter 6

Survey Methodology and Data Quality

Chapitre 6

Méthodologie d'enquête et qualité des données

6.1 Introduction

This chapter describes the methodology of the surveys of the trucking industry carried out by the Transportation Division of Statistics Canada. Sections 6.2 and 6.3 provide, for each survey, descriptions of target and survey populations, sample design, data processing and estimation. Notes for historical comparisons are also provided. In Section 6.4, quality of the data presented in this publication is discussed and quality indicators for some key statistics are given.

There are several terms commonly used in this chapter. These terms are defined below:

Target Population: collection of all units (e.g. carriers, shipments) for which the information is required.

Survey Population: collection of all units (e.g. carriers, shipments) for which the survey can realistically provide information. The survey population may differ from the target population due to the operational difficulty of identifying all the units that belong to the target population.

Survey Frame: a list of units that carries the contact (e.g. name, address) and the classification (e.g. industrial classification) information of the units. This list is used for sample design and selection and ultimately provides the contact information for the selected units.

Stratification: a non-overlapping partition of the survey population into relatively homogeneous groups with respect to certain characteristics such as geographical and industrial classification, size, etc. These groups are called strata and are used for sample allocation and selection.

Sampling weight: raising factor attached to each sampled unit to obtain estimates for the population from a sample. The basic concept of the sampling weight can be explained by using the representation rate. For example, if 2 units are selected out of 10 population units at random, then each selected unit represents 5 units in the population including itself, and it is given the sampling weight of 5. A survey with a complex sample design requires a more complicated way of calculating the sampling weight. However, the sampling weight is still equal to the number of population units it represents.

6.1 Introduction

Ce chapitre décrit la méthodologie des enquêtes sur le secteur du camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada. Les sections 6.2 et 6.3 fournissent, pour chaque enquête, une description de la population cible et de la population observée, du plan d'échantillonnage, du traitement des données et de l'estimation. On y trouve également des notes concernant les comparaisons des données dans le temps. La section 6.4 porte sur la qualité des données présentées dans la publication et sur certains indicateurs de la qualité pour des caractéristiques d'intérêt.

Dans ce chapitre, plusieurs termes sont fréquemment utilisés. Voici leur définition :

Population cible: ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, livraisons) pour lesquelles des renseignements sont requis.

Population observée : ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, livraisons) pour lesquelles l'enquête peut réellement fournir des renseignements. La population observée peut différer de la population cible, étant donné la difficulté opérationnelle reliée à l'identification exhaustive des unités appartenant à la population cible.

Base de sondage : liste des unités contenant les renseignements visant à établir un contact (p. ex., nom, adresse) et une classification (p. ex., la classification industrielle) des unités. Cette liste est utilisée dans le plan d'échantillonnage ainsi que pour sélectionner les unités qui font partie de l'enquête. En dernier lieu, elle fournit les renseignements nécessaires à l'établissement du contact avec les unités sélectionnées.

Stratification: partition mutuellement exclusive de la population observée en groupes relativement homogènes par rapport à une ou plusieurs caractéristiques (p. ex., géographie et classification industrielle, taille, etc.). Ces groupes portent le nom de strates et sont utilisés lors de la répartition et de la sélection de l'échantillon.

Poids d'échantillonnage (pondération) : facteur d'inflation relatif à chaque unité échantillonnée. Ce facteur vise à obtenir des estimations d'une population à partir d'un échantillon. On peut expliquer le concept du poids d'échantillonnage au moyen d'un taux de représentation. Par exemple, si 2 unités sont sélectionnées à même une population de 10 unités de façon aléatoire, chaque unité échantillonnée représente alors 5 unités de la population (incluant elle-même), et un poids d'échantillonnage de 5 est attribué à chacune des unités échantillonnées. Le calcul du poids d'échantillonnage est toutefois plus complexe dans le cas d'enquêtes avec plan d'échantillonnage plus élaboré. Néanmoins, le concept de poids d'échantillonnage demeure inchangé car il représente toujours une certaine quantité d'unités échantillonnées.

Users who require additional information can obtain details from the Transportation Division upon request.

(Telephone: 613-951-2486, Fax: 613-951-0579)

6.2 Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) Survey - (Chapter 2 and 4)

A. Survey Objective

The principal objective of this survey is to provide information about the size, structure and economic performance of Canada's trucking industry on an annual basis. Financial data are used as inputs to the System of National Accounts. Federal and provincial governments use the data to formulate policies and to monitor the trucking industry in Canada. Trucking companies use the published statistics for benchmarking purposes.

B. Populations

Target Population

There are three different target populations intended to be surveyed by AMCF:

AMCF Survey of For-hire Carriers: the target population consists of all Canadian-domiciled for-hire motor carriers (companies) of freight with annual operating revenues of \$25 thousand or more:

AMCF Survey of Owner Operators: the target population includes all Canadian-domiciled owner operators with annual operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million:

AMCF Survey of Private Carriers: the target population is all Canadian-domiciled private carriers with annual operating expenses pertaining to the trucking operations of \$1 million or more.

Survey Population

The survey population for the AMCF survey is divided into four levels:

- Level I for-hire carriers with annual operating revenues of \$5 million or more (Chapter 2);
- Level II for-hire carriers with annual operating revenues greater than or equal to \$1 million and less than \$5 million (Chapter 2);
- Level III for-hire carriers and owner operators with annual operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million (Chapter 4);
- Level IV private carriers with annual operating expenses of \$1 million or more (Service Bulletin).

Les utilisateurs désirant obtenir des renseignements supplémentaires sont priés de communiquer avec la Division des transports de Statistique Canada.

(Téléphone: 613-951-2486, télécopieur: 613-951-0579)

6.2 Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM) - (chapitres 2 et 4)

A. Objectif de l'enquête

Le principal objectif de l'enquête est de fournir, sur une base annuelle, des renseignements sur la taille, la structure et le rendement du secteur canadien du camionnage. Les données financières sont utilisées comme intrants au système de comptabilité nationale. Les administrations fédérale et provinciales utilisent les données pour élaborer des politiques et surveiller le secteur du camionnage au Canada. Les entreprises de camionnage utilisent les statistiques publiées comme données repères.

B. Populations

Population cible

Trois populations différentes sont visées par l'EATRM. Cellesci sont :

EATRM - Transporteurs pour compte d'autrui La population cible comprend tous les transporteurs routiers (compagnies) de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui produisent des recettes d'exploitation annuelles de 25,000 \$ ou plus.

EATRM - Chauffeurs contractants La population cible comprend tous les chauffeurs contractants domiciliés au Canada qui produisent des recettes d'exploitation annuelles supérieures ou égales à 25,000 \$ et inférieures à 1 million \$.

EATRM - Transporteurs pour compte propre La population cible comprend tous les transporteurs pour compte propre domiciliés au Canada dont les dépenses d'exploitation annuelles liées aux activités de camionnage se chiffrent à 1 million \$ ou plus.

Population observée

La population observée de l'EATRM est répartie selon quatre niveaux :

- Niveau I transporteurs pour compte d'autrui produisant des recettes d'exploitation annuelles de 5 millions \$ ou plus (chapitre 2);
- Niveau II transporteurs pour compte d'autrui produisant des recettes d'exploitation annuelles supérieures ou égales à 1 million \$ et inférieures à 5 millions \$ (chapitre 2);
- Niveau III transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants produisant des recettes d'exploitation annuelles supérieures ou égales à 25,000 \$ et inférieures à 1 million \$ (chapitre 4);
- Niveau IV transporteurs pour compte propre produisant des dépenses d'exploitation annuelles de 1 million \$ ou plus (Bulletin de service).

AMCF Survey of For-hire Carriers and Owner Operators (Chapters 2 and 4):

The frame for the 1993 survey of for-hire carriers (Levels I and II) included carriers with revenues of \$1 million or more in the 1992 AMCF. It also included new carriers that started their operations in 1992 and some that started in 1993 (births) as identified by the Business Register Division of Statistics Canada and from an administrative source. An administrative file of taxfilers reporting trucking business income greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million in the 1993 tax year was used as a survey frame for Level III.

AMCF Survey of Private Carriers (Service Bulletin):

The 1993 survey frame was created based on the list of private carriers surveyed in 1992 and whose operating expenses are anticipated to exceed \$1 million in 1993. A few births were identified and included in the survey frame through the profiling of large businesses conducted by the Business Register Division of Statistics Canada.

The following are not covered by the AMCF Survey:

- courier and messenger services;
- some carriers that started their operations during 1993.

C. Sample Design (AMCF Level III, Chapter 4)

A census of all carriers listed on the Level I, II and IV survey frames is conducted. The number of trucking businesses on the Level III survey frame is very large and therefore only a sample of them is selected to represent the Level III universe. The sample is selected by the Tax Estimates Program of Statistics Canada and its design is described below.

The list of taxfilers that reported business income in 1993 is classified using province/ territory of domicile, Standard Industrial Classification (SIC) code and size measured by Gross Business Income (GBI). Taxfilers with the same classification form a stratum within which a sample is selected. The Level III sample is selected from strata covering all Canadian provinces and territories, SIC 456 (Truck Transport Industries) and businesses with operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million. The overall size of the sample and its allocation among strata are determined to satisfy the precision requirements for the provincial estimates of GBI under given cost constraints. Coefficient of variation is used as a measure of precision and is described in Section 6.4.

The sample size and the estimated population size by province or territory of domicile are given in Table 6.1.

EATRM - Transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants (chapitres 2 et 4)

La base de sondage de l'enquête de 1993 auprès des transporteurs pour compte d'autrui (niveaux I et II) comprenait les transporteurs ayant déclaré des recettes de 1 million \$ ou plus à l'EATRM de 1992. Elle comprenait également les compagnies qui ont commencé leurs activités en 1992, ainsi que certaines compagnies qui ont commencé leurs activités en 1993 (naissances), renseignements tirés de la Division du registre des entreprises de Statistique Canada et de dossiers administratifs. Une source administrative de transporteurs ayant déclaré un revenu brut d'entreprise supérieur ou égal à 25,000 \$ et inférieur à 1 million \$ pour l'année imposable de 1993 a servi de base de sondage pour les transporteurs du niveau III.

EATRM - Transporteurs pour compte propre (Bulletin de service)

La base de sondage de 1993 comprenait les transporteurs pour compte propre enquêtés en 1992 et pour lesquels les dépenses d'exploitation anticipées devraient totaliser 1 million \$ ou plus en 1993. La Division du registre des entreprises de Statistique Canada a relevé quelques nouveaux transporteurs lors de l'établissement du profil des grandes entreprises.

Les unités suivantes ne sont pas couvertes par l'EATRM

- les services de messagerie;
- certains transporteurs ayant commencé leurs activités en 1993.

C. Plan d'échantillonnage (EATRM - niveau III, chapitre 4)

On procède à un dénombrement de tous les transporteurs qui figurent dans les bases de sondage des niveaux I, II et IV. Le nombre de transporteurs dans la base de sondage de niveau III est très élevé, aussi un échantillon est sélectionné pour représenter l'univers de ces transporteurs. L'échantillon, dont le plan est décrit ci-après, est choisi à partir du Programme des estimations fondées sur les données fiscales de Statistique Canada.

La liste des transporteurs ayant déclaré des recettes pour l'année imposable de 1993 est classée selon la province ou le territoire de domicile, la Classification type des industries (CTI) et la taille, qui est mesurée en fonction du revenu brut d'entreprise (RBE). Les transporteurs déclarants du même niveau de classification forment une strate à partir de laquelle un échantillon est sélectionné. L'échantillon de transporteurs de niveau III est sélectionné à partir de strates englobant toutes les provinces et tous les territoires canadiens, le code de CTI 456 (Industrie du transport, secteur du camionnage) et les compagnies produisant des recettes supérieures ou égales à 25,000 \$ et inférieures à 1 million \$. La taille globale de l'échantillon et sa répartition selon les strates sont déterminées de façon à respecter les critères de précision des estimations provinciales du RBE, compte tenu des contraintes de coûts. Le coefficient de variation, décrit à la section 6.4, sert de mesure de précision.

La taille d'échantillon et la taille estimée de population par province ou territoire de domicile sont présentées au tableau 6.1.

Table 6.1

1993 Annual Motor Carriers of Freight Survey - Level III -

Estimated Population Size and Sample Size by Province or Territory of Domicile

Tableau 6.1

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises - Niveau III - (1993)

Taille estimative de la population observée et taille de l'échantillon selon la province ou le territoire de domicile

Province or Territory of Domicile	Estimated Number of Carriers in Survey Population	Number of In-scope Carriers Selected	
Province ou territoire de domicile	Nombre estimatif de transporteurs dans la population observée	Nombre de transporteurs sélectionnés appartenant au champ de l'enquête	
Newfoundland - Terre-Neuve	530	191	
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	254	111	
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	1,433	430	
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,857	570	
Quebec - Québec	8,514	837	
Ontario	13,895	2,460	
Manitoba	2,115	809	
Saskatchewan	1,995	618	
Alberta	6,768	1,544	
British Columbia - Colombie- Britannique	7,681	2,057	
Yukon	. 36	28	
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	27	22	
Canada	45,105	9,677	

AMCF Survey of For-hire Carriers (Level I and II, Chapter 2) and Private Carriers (Level IV, Service Bulletin):

Data for Level I, II and IV carriers are collected by mail. Questionnaires are mailed to them in late spring of the year following the survey reference year. In the 1993 survey, the carriers were asked to report data pertaining to their own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1994.

After the data are captured, they are submitted through an automated edit program which identifies questionnaires with inconsistent or missing data. It also identifies carriers that should be contacted for clarification and completion of the data. At the final stage, missing and inconsistent data are imputed. The Level I data are imputed manually and a combination of both manual and automated imputation is used for the Level II and IV data.

AMCF Level III (Chapter 4):

Financial data for the Level III sampled carriers are obtained from the administrative source. Their operational data are collected via Computer Assisted Telephone Interview (CATI), usually in November of the year following the survey year. Each interviewed unit is also identified as either a for-hire company or an owner operator. The data collected through the CATI interviews are interactively edited and corrected during the interview. Financial and survey data are then merged and processed through an automated edit and imputation system. The 1993 survey data refer to the businesses' own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1994 and the administrative data pertain to their tax year ending in 1993.

EATRM - Transporteurs pour compte d'autrui (niveaux I et II, chapitre 2) et transporteurs pour compte propre (niveau IV, Bulletin de service)

Les données sur les transporteurs des niveaux I, II et IV sont recueillies par la poste. Les questionnaires sont envoyés aux compagnies à la fin du printemps de l'année suivant l'année de référence. Pour l'enquête de 1993, on a demandé aux transporteurs de déclarer les données correspondant à leur période comptable de 12 mois se terminant au plus tard le 31 mars 1994.

Une fois les données saisies, elles font l'objet d'une vérification automatisée qui permet de relever les questionnaires présentant des données incohérentes ou manquantes. La vérification permet également d'identifier les transporteurs avec lesquels il faut communiquer pour obtenir des éclaircissements ou des données complémentaires. À l'étape finale, les données manquantes ou incohérentes sont imputées. Les données sur les transporteurs de niveau I sont imputées manuellement, et les données sur les transporteurs des niveaux II et IV le sont manuellement et électroniquement.

EATRM - Transporteurs de niveau III (chapitre 4)

Les données financières des transporteurs du niveau III sont obtenues à partir des dossiers administratifs; les données d'exploitation sont recueillies au moyen d'une interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO), habituellement au mois de novembre de l'année suivant l'année de référence. Chaque unité interviewée est identifiée comme transporteur pour compte d'autrui ou comme chauffeur contractant. Les données recueillies par ITAO sont vérifiées directement et corrigées pendant l'interview. Les données financières et d'enquête sont ensuite fusionnées et traitées au moyen d'un système automatisé de vérification et d'imputation. Pour l'enquête de 1993, les données d'exploitation correspondent à la période comptable de 12 mois se terminant au plus tard le 31 mars 1994; les données financières provenant des dossiers administratifs correspondent à l'année d'imposition se terminant en 1993.

D. Estimation

AMCF Survey of For-hire Carriers (Level I and II, Chapter 2):

Since Level I and II carriers are surveyed on a census basis, their data do not need to be weighted. To calculate the published estimates, the Level I and II data are aggregated.

AMCF Level III (Chapter 4):

Weighted data are obtained by multiplication of the carrier's survey data and its weight. To produce the published estimates for for-hire carriers, the weighted data of for-hire carriers are aggregated. The weighted data of owner operators are combined to calculate the published estimates for owner operators.

Note for Historical Comparison

The AMCF Survey data prior to the 1990 survey covered for-hire carriers with annual operating revenues of \$100 thousand or more. Owner operators were not included in the 1989 and previous surveys.

AMCF Survey of Private Carriers:

To produce the published estimates, the survey data of the Level IV carriers are aggregated.

Note for Historical Comparison

The threshold of \$1 million in operating expenses was introduced in the 1990 survey.

6.3 Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey - (Chapter 3)

A. Survey Objective

The objective of the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey is to measure outputs of the Canadian for-hire trucking industry by providing estimates of intercity commodity movements. This survey complements the results of the Annual Motor Carriers of Freight Survey by providing a supplement of information. Output variables include tons transported, commodities carried, revenues generated, origins and destinations of shipments, etc.

Federal and provincial governments, trucking associations, members of the industry, universities and research institutions use the survey data for the following reasons:

- to help assess the industry's growth rate, its impact and contribution to the Canadian economy, and
- to measure the volume of trade transported by forhire trucking firms regionally and inter-regionally.

D. Estimation

EATRM - Transporteurs pour compte d'autrui (niveaux I et II, chapitre 2)

Puisque les transporteurs des niveaux I et II subissent un dénombrement complet, leurs données ne requièrent aucune pondération. Les données des niveaux I et II sont compilées de manière à produire les estimations publiées.

EATRM - Transporteurs de niveau III (chapitre 4)

Les données pondérées d'un transporteur choisi sont obtenues en multipliant les données d'enquête du transporteur par son poids d'échantillonnage. Les estimations des transporteurs pour compte d'autrui sont obtenues en regroupant les données pondérées pertinentes. De même, les données pondérées des chauffeurs contractants sont combinées de manière à produire les estimations requises.

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

L'EATRM antérieure à 1990 couvrait les transporteurs pour compte d'autrui qui produisaient des recettes d'exploitation annuelles de 100,000 \$ ou plus. Les chauffeurs contractants ne faisaient pas partie des enquêtes de 1989 et des années précédentes.

EATRM - Transporteurs pour compte propre

Pour produire les estimations publiées, on regroupe les données sur les transporteurs de niveau IV.

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

Le seuil de 1 million \$ au titre des dépenses d'exploitation a été introduit avec l'enquête de 1990.

6.3 Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) - (chapitre 3)

A. Objectif de l'enquête

L'objectif de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) est de mesurer la production des entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui en fournissant des estimations sur le transport interurbain de marchandises. Cette enquête vient compléter les résultats de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises. Les variables de production sont le tonnage transporté, les marchandises transportées, les recettes produites, l'origine et la destination des livraisons, etc.

Les administrations fédérale et provinciales, les associations de camionnage, les membres de l'industrie, les universités et les instituts de recherche utilisent les données de l'enquête pour les raisons suivantes :

- être en mesure d'évaluer le taux de croissance du secteur, son incidence et sa contribution à l'égard de l'économie canadienne, et
- être en mesure d'évaluer le volume de livraisons commerciales déplacées par les transporteurs routiers pour compte d'autrui sur une échelle régionale et inter-régionale.

The statistics are also used by planning boards to help determine the amount of traffic on certain highways and by trucking companies who are trying to decide whether or not to expand their business.

B. Populations

Target Population

The target population consists of all shipments transported by Canadian-domiciled for-hire motor carriers (companies) with annual transportation revenues derived from intercity trucking of \$1 million or more. (In 1987, the survey expanded to include the international shipments of Canadian-domiciled carriers.) This universe of shipments is not directly accessible and must be reached through the carriers which moved those shipments.

Survey Population

Carriers surveyed in 1993 were identified from a list of the carriers which reported to the 1991 Annual Motor Carriers of Freight Survey with annual transportation revenues derived from intercity trucking of \$1 million or more. These carriers constitute the survey frame, while the survey population consists of all shipments made by the carriers in the survey frame.

The following are not covered by the survey:

- some carriers that started their operations during 1991;
- carriers that started their operations during 1992, or 1993

C. Sample design

In the survey frame, carriers are cross-classified by their type of operation, area of operation and annual intercity revenue classes (Class I - \$12 million and over; Class II - \$1 million to \$12 million.) The cells defined by this cross-classification are called strata. Regardless of their type and area of operation, all Class I carriers are sampled with certainty. Class II strata that contain a small number of carriers are also sampled at a 100% rate. These strata are called "take-all" strata. The other Class II strata are sampled using a probability mechanism called simple random sampling which gives every carrier within the same stratum an equal chance of selection. These strata are called "take-some" strata.

Once the carriers are randomly selected, a second stage of sampling is then carried out. In this stage, a systematic sample of shipments is drawn from each selected carrier. Therefore, the ultimate sampling unit is the shipment. The sampling intervals for selecting shipments depend on the total number of shipments transported by each carrier. Note that in this two-stage sampling, the sample of carriers and the sample of shipments are jointly allocated so as to maximize the precision of the provincial estimates of intercity operating revenues for a fixed survey budget.

Les conseils de planification utilisent les statistiques afin d'être en mesure de déterminer le volume de circulation sur certaines autoroutes. Les compagnies de camionnage désirant accroître leurs opérations utilisent également les statistiques produites par cette enquête.

B. Populations

Population cible

La population cible comprend toutes les livraisons transportées par les transporteurs (compagnies) routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui produisent des recettes annuelles tirées du transport de 1 million \$ ou plus au titre du transport interurbain de marchandises. [En 1987, l'enquête a été élargie pour y inclure les livraisons internationales des transporteurs domiciliés au Canada.] Comme on ne peut accéder directement à cet univers, il faut s'adresser aux transporteurs qui ont effectué ces livraisons.

Population observée

Les transporteurs observés en 1993 ont été choisis à partir d'une liste de transporteurs qui ont déclaré, dans le cadre de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1991, avoir produit des recettes annuelles tirées du transport de 1 million \$ ou plus au titre du transport interurbain de marchandises. Ces transporteurs forment la base de sondage, tandis que la population observée est formée de toutes les livraisons effectuées par les transporteurs figurant dans la base de sondage.

Les transporteurs suivants ne sont pas couverts par l'enquête :

- certains transporteurs ayant commencé leurs activités en 1991:
- les transporteurs ayant commencé leurs activités en 1992 ou 1993.

C. Plan d'échantillonnage

Dans la base de sondage, on procède à une classification croisée des transporteurs selon le type d'exploitation, le secteur d'exploitation et la catégorie de recettes interurbaines annuelles (catégorie I - 12 millions \$ et plus; catégorie II - de 1 million \$ à 12 millions \$). Les cases définies par la classification croisée sont appelées des strates. Quels que soient le type et le secteur d'exploitation, tous les transporteurs de catégorie I sont échantillonnés avec certitude. Les strates de catégorie II qui comptent un petit nombre de trans-porteurs sont également échantillonnées à 100%. Il s'agit de strates à «tirage complet». Les autres strates de transporteurs de catégorie II sont échantillonnées à partir d'une méthode proba-biliste appelée méthode d'échantillonnage aléatoire simple selon laquelle chaque transporteur d'une strate donnée a une chance égale de figurer dans l'échantillon. Il s'agit de strates à «tirage partiel».

Une fois achevé l'échantillonnage aléatoire, on passe à un deuxième degré d'échantillonnage. Un échantillon systématique de livraisons est alors sélectionné pour chaque transporteur choisi. Ainsi, la livraison est l'unité d'échantillonnage réelle. Les intervalles de sélection des livraisons varient selon le nombre total de livraisons transportées par chaque entreprise. À noter que dans cet échantillonnage à deux degrés, l'échantillon de transporteurs et l'échantillon de livraisons sont conjointement répartis de manière à maximiser la précision des estimations provinciales sur les recettes d'exploitation au titre du transport interurbain, pour un budget donné.

The survey population size and the sample size for the 1993 survey by province or territory of domicile are shown in tables 6.2 and 6.3 for each stage of sampling (carriers and shipments).

Table 6.2
1993 For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey -

Number of Carriers in the Survey Population and First Stage Sample Sizes by Province or Territory of Domicile

Les tableaux 6.2 et 6.3 fournissent des renseignements sur la taille de la population observée et sur celle de l'échantillon pour l'enquête de 1993 selon la province ou le territoire de domicile, et ce, pour chaque degré d'échantillonnage (transporteurs et livraisons).

Tableau 6.2

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) de 1993 -

Nombre de transporteurs dans la population observée et taille de l'échantillon de premier degré selon la province ou le territoire de domicile

	Number of Carriers in the	Number of Carriers Selected			
Province or Territory of Domicile	Survey Population	Nombre de transporteurs sélectionné			s
Province ou territoire de domicile	Nombre de transporteurs dans la population observée	QTR1	QTR2	QTR3	QTR4
		TRI1	TRI2	TRI3	TRI4
Newfoundland - Terre-Neuve	7	4	. 4	3	3
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	2	1	1	-	1
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	23	15	10	11	11
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	47	20	21	18	19
Quebec - Québec	234	71	80	66	79
Ontario	342	117	116	136	127
Manitoba	41	19	19	18	24
Saskatchewan	36	13	14	11	10
Alberta	141	51	48	43	51
British Columbia - Colombie-Britannique	135	47	45	55	39
Yukon	3	2	2	1	1
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	1	•	1	-	dh
Canada	1,012	360	361	362	365

D. Data processing

The following information is collected from each shipment sampled: the origin and destination of the shipment, a description of the commodity or commodities carried, the shipment weight and the transportation revenue earned. This information about shipments is either transcribed from documents, or obtained from computer tapes provided by some respondents. Once all necessary information for the survey is collected, a series of verifications takes place to ensure that the records are consistent and that collection and capture of the data did not introduce errors. Missing values and data found in error are imputed. A complete description of the procedures applied to the survey data is available upon request from the Transportation Division.

E. Estimation

Since the sample is selected in two steps, the weight is also calculated in two steps. The first-stage sampling weight is calculated for each carrier in the first-stage sample. Then the second-stage sampling weight is calculated for each shipment selected from the carrier in the first-stage sample. Finally, these two weights are multiplied together to obtain the "final" weight. The weighted values obtained by multiplying the final weights and the reported values are used to produce estimates.

D. Traitement des données

On recueille les renseignements suivants pour chaque livraison échantillonnée : origine et destination de la livraison, description des marchandises transportées, poids de la livraison et recettes produites du transport des marchandises. Ces renseignements sont tirés de documents ou fournis sur bandes magnétiques par certains répondants. Une fois tous les renseignements nécessaires rassemblés, on procède à une série de vérifications afin de garantir la cohérence des enregistrements et l'absence d'erreur lors de la collecte et de la saisie des données. Des valeurs sont imputées pour les données manquantes ou erronées. On peut obtenir sur demande une description des méthodes de traitement des données en s'adressant à la Division des transports.

E. Estimation

Puisque l'échantillon est sélectionné en deux étapes, le poids d'échantillonnage est également calculé en deux étapes. Le poids d'échantillonnage de premier degré est calculé pour chaque transporteur appartenant à l'échantillon de premier degré. Le poids d'échantillonnage de deuxième degré est ensuite obtenu pour chaque livraison sélectionnée provenant d'un transporteur de l'échantillon de premier degré. Ces deux poids sont finalement multipliés pour obtenir le poids «final». Les données pondérées obtenues en multipliant les poids finaux par les données d'enquête sont agrégées de manière à produire les estimations requises.

Note for Historical Comparison

Users should note that caution is required in performing time series studies of the data as the survey frame has changed often over the years. Each publication describes the survey frame used for the particular year. For example, carriers with annual intercity revenues less than \$1 million are no longer covered by this survey.

Table 6.3

For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey 1993 -

Estimated Number of Shipments in the Population of Carriers and Second Stage Sample Size by Province or Territory of Domicile

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

Les utilisateurs doivent faire preuve de discernement lorsqu'ils examinent les séries chronologiques, car la base de sondage a changé au cours des années. Dans chaque publication, on fournit une description de la base de sondage utilisée pour une année donnée. Ainsi, les transporteurs produisant des recettes annuelles de moins de 1 million \$ du transport interurbain de marchandises ne font plus partie de l'enquête.

Tableau 6.3

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) de 1993 -

Nombre estimatif de livraisons dans la population de transporteurs et taille de l'échantillon de deuxième degré selon la province ou le territoire de domicile

	1st Quarter	- 1er trimestre	2nd Quarter	- 2ième trimestre
Province or Territory of Domicile	Estimated Number of Shipments in the Population	Number of Shipments in the Sample	Estimated Number of Shipments in the Population	Number of Shipments in the Sample
territoire de domicile	Nombre estimatif de livraisons dans la population	Nombre de livraisons dans l'échantillon	Nombre estimatif de livraisons dans la population	Nombre de livraisons dans l'échantillon
Nfld. and P.E.I TN. et îPÉ. Nova Scotia - Nouvelle-Écosse New Brunswick -		3,470 2,331	27,755 114,498	2,925 1,725
Nouveau-Brunswick Quebec - Québec Ontario Manitoba	466,842 912,278 2,939,324 602,077	10,983 22,667 35,611 12,097	504,680 1,104,102 3,222,777 567,545	10,818 24,517 37,288 11,639
Saskatchewan Alberta B.C. and Territories - CB. et Territoires	137,445 717,660 539,878	1,524 20,584 5,487	102,274 635,133 623,915	1,406 33,115 5,988
Canada	6,460,484	114,754	6,902,679	129,421
	3rd Quarter -	3ième trimestre	4th Quarter	- 4ième trimestre
Province or Territory of Domicile	Estimated Number of Shipments in the Population	Number of Shipments in the Sample	Estimated Number of Shipments in the Population	Number of Shipments in the Sample
territoire de domicile	Nombre estimatif de livraisons dans la population	Nombre de livraisons dans l'échantillon	Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs	Nombre de livraisons dans l'échantillon
Nfld. and P.E.I TN. et îPÉ. Nova Scotia - Nouvelle-Écosse New Brunswick -	117,067	2,833 1,724	29,316 93,124	2,847 1,685
Nouveau-Brunswick Quebec - Québec Ontario Manitoba	481,186 814,967 3,749,621 645,436	10,232 21,903 42,695 11,787	516,800 1,003,487 3,524,458 591,164	10,390 22,390 36,040 12,614
Saskatchewan Alberta B.C. and Territories - CB. et Territoires	117,318 627,076 628,611	1,527 30,813 6,990	209,087 927,331 463,210	1,277 29,426 4,525
Canada	7,208,827	130,504	7,357,977	121,194

6.4 Data Quality

Any survey suffers from errors. While considerable effort is made to ensure a high standard throughout all survey operations, the resulting estimates are inevitably subject to a certain degree of error. The total survey error is defined as the difference between the survey estimate and the true population value for which the survey estimate aims. The total survey error consists of two types of errors; sampling and non-sampling errors. The sampling error occurs when a sample survey is carried out. In the case of a census, there is no sampling error. The non-sampling errors arise due to various reasons other than sampling. These two types of errors are further explained below.

A. Sampling Error

When a sample is selected from a population, estimates based on the sample data may not be exactly the same as what would be obtained from a census of that population. The two results will likely differ since only data for sampled units are used.

The difference between the estimates from a sample survey and a census conducted under the same condition is referred to as the sampling error of a survey estimate. Factors such as the sample size, the sample design, the variability of the population characteristic under study and the estimation method affect the sampling error. In general, a larger sample size produces a smaller sampling error. If the population is very heterogeneous such as the trucking industry, a large sample size is needed to obtain a reliable estimate.

The sampling error is measured by the statistical quantity called the standard error. This quantity reflects the expected variability of the survey estimate of a particular population characteristic if repeated sampling is carried out. The true value of the standard error is, of course, not known but can be estimated from the sample. The estimated standard error is presented, in this publication, in terms of the relative measure called the coefficient of variation (or CV). This measure is simply the estimated standard error expressed as a percentage of the value of the survey estimate. Therefore, a smaller CV indicates better reliability of the estimate.

The two surveys described in Sections 6.2 and 6.3 are subject to sampling error, except Levels I, II and IV of the Annual Motor Carriers of Freight Survey, for which data are collected on the whole populations.

B. Non-sampling Errors

The sampling error is only one component of the total survey error. All other errors arising from all phases of a survey are called the non-sampling errors. For example, this type of error can arise when a respondent provides incorrect information or does not answer certain questions, when a unit in the target population is omitted or covered more than once, when a unit that is out of scope for the survey is included by mistake or when errors occur in data processing, such as coding and capture errors.

6.4 Qualité des données

Toutes les enquêtes sont sujettes à erreur. Bien que l'on déploie des efforts considérables afin de garantir le respect de normes élevées tout au cours des opérations d'enquête, les estimations résultantes sont inévitablement sujettes à un certain degré d'erreurs. On définit l'erreur totale d'une enquête comme étant la différence entre l'estimation provenant de l'enquête et la valeur réelle de la population cible. L'erreur totale se compose de deux types d'erreurs; l'erreur d'échantillonnage et l'erreur non due à l'échantillonnage. L'erreur d'échantillonnage survient lorsqu'un échantillon de la population est enquêté. Ainsi, dans le cas d'un recensement, il n'y a pas d'erreur d'échantillonnage. L'erreur non due à l'échantillonnage survient pour diverses raisons autres que celle liée à l'échantillonnage. Ces deux types d'erreurs sont décrits ci-après.

A. Erreur d'échantillonnage

Lorsqu'un échantillon est tiré d'une population, les estimations basées sur celui-ci sont susceptibles de différer des valeurs qui seraient obtenues d'un recensement de cette même population. Cette différence s'explique par le fait que seul un échantillon d'unités est utilisé.

La différence entre les estimations obtenues de l'échantillon et les résultats d'un recensement effectué sous les mêmes conditions est définie comme l'erreur d'échantillonnage de l'estimation. Celle-ci dépend de facteurs tels que la taille de l'échantillon, le plan d'échantillonnage, la variabilité de la caractéristique d'intérêt et la méthode d'estimation. En général, une taille d'échantillon plus importante occasionne une erreur d'échantillonnage moindre. Si la population à l'étude est très hétérogène, ce qui est le cas pour les transporteurs routiers, une taille d'échantillon relativement élevée est nécessaire de manière à obtenir des estimations fiables.

L'erreur d'échantillonnage est exprimée par une mesure statistique appelée erreur type. Cette mesure rend compte de la variabilité à laquelle on pourrait s'attendre pour l'estimation d'une caractéristique si plusieurs échantillons du même genre étaient tirés. Naturellement, la véritable valeur de l'erreur type n'est pas connue; cependant, il est possible de l'estimer à partir de l'échantillon. Dans cette publication, l'erreur type estimée est présentée sous forme d'une mesure relative appelée coefficient de variation (CV). Cette mesure est tout simplement le rapport entre l'erreur type estimée et la valeur de l'estimation, sous forme de pourcentage. Ainsi, de faibles valeurs de CV font état d'estimations plus précises.

Les deux enquêtes décrites aux sections 6.2 et 6.3 sont sujettes à l'erreur d'échantillonnage, à l'exception des niveaux I, II et IV de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, pour lesquels un recensement est effectué.

B. Erreurs non dues à l'échantillonnage

L'erreur d'échantillonnage n'est qu'une des composantes de l'erreur totale d'une enquête. Toutes les autres erreurs pouvant survenir à chacune des étapes d'une enquête sont appelées erreurs non dues à l'échantillonnage. Des erreurs de ce type sont introduites, par exemple, lorsque le répondant donne un mauvais renseignement ou qu'il ne répond pas à certaines questions; lorsqu'une unité de la population cible est oubliée ou comptée plus d'une fois; lorsqu'une unité hors du champ de l'enquête est incluse par erreur ou lors du dépouillement des données comme par exemple, les erreurs de codage et de saisie.

Some non-sampling errors will cancel over a large number of observations, but systematically occurring errors (i.e., those that do not tend to cancel) will contribute to a bias in the estimates. For example, if carriers consistently tend to under-report their revenues, then the resulting estimate of the total revenues will be below the true population total. Such bias is not reflected in the estimates of standard error.

As the sample size becomes closer to the population size, the sampling error component of the total survey error is expected to decrease. However, this is not necessarily true for the non-sampling error component.

In general, non-sampling errors are difficult to evaluate; special studies must be conducted to estimate them. However, certain measures such as response and imputation rates are easily obtained and can be used as indicators of the non-sampling errors to a certain extent. Different types of non-sampling error along with some measures are discussed below.

I. Coverage Errors

Coverage errors arise when the survey frame does not adequately cover the target population. As a result, certain units belonging to the target population are either excluded (undercoverage), or counted more than once (overcoverage). In addition, out of scope units may be present in the survey frame (overcoverage).

Possible sources of coverage errors are described below for each survey.

- i) Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) Survey
 - Level I and II carriers that started their operations during 1993 were only partially identified. Among these, the larger carriers were more likely to be included in the survey than the smaller carriers. This causes a slight undercoverage.
 - Coverage errors may occur due to two different survey frames being used for surveying of the forhire carriers (one for Levels I and II, another for Level III). For example, because of the differences in the definition of the fiscal year, a carrier can be excluded from both survey frames or included in both. Impact on the AMCF estimates is minimal as corrective actions are taken during data processing and estimation.
 - Errors in the Standard Industrial Classification (SIC) code on the survey frames may result in either over- or undercoverage of the trucking industry.

Certaines des erreurs s'annulent sur un grand nombre d'observations, mais les erreurs systématiques (c.-à-d. celles qui n'ont pas tendance à s'annuler) engendrent un biais dans les estimations. Par exemple, si les transporteurs ont constamment tendance à sous-estimer leurs revenus, l'estimation des revenus sera alors inférieure à la valeur réelle du total de la population. Il est à noter que l'erreur type ne tient pas compte d'un tel biais.

À mesure que la taille de l'échantillon se rapproche de l'effectif de la population, l'apport de l'erreur d'échantillonnage appliqué à l'erreur totale de l'enquête diminue. Toutefois, ce principe ne s'applique pas nécessairement à l'erreur non due à l'échantillonnage.

En général, les erreurs non dues à l'échantillonnage sont assez difficiles à évaluer; des études spéciales doivent être menées pour être à même de les estimer. Certaines mesures tels des taux de réponse et d'imputation peuvent toutefois être obtenues assez facilement. Ces mesures peuvent agir, jusqu'à un certain point, comme indicateurs des erreurs non dues à l'échantillonnage. On présente ci-après divers types d'erreurs non dues à l'échantillonnage ainsi que certaines mesures associées aux enquêtes sur les transporteurs routiers.

Erreurs de couverture

Des erreurs de couverture surviennent lorsque la base de sondage n'englobe pas de façon adéquate la population cible. Ainsi, certaines unités appartenant à la population cible ne sont pas incluses (sous-dénombrement) ue encore sont dénombrées plus d'une fois (surdénombrement). De plus, certaines unités hors du champ de l'enquête peuvent être présentes sur la base de sondage (surdénombrement).

On présente dans ce qui suit, pour chacune des enquêtes, des sources éventuelles d'erreurs de couverture.

- i) Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises
 - Les transporteurs des niveaux I et II ayant commencé leurs activités pendant l'année 1993 ne sont que partiellement identifiés. Parmi eux, les transporteurs de taille importante sont plus susceptibles d'être inclus dans l'enquête que les transporteurs de petite taille. Ceci entraîne un certain sous-dénombrement dont l'ampleur est toutefois négligeable en termes de contribution aux estimations.
 - La population des transporteurs pour compte d'autrui est identifiée à l'aide de deux bases de sondage différentes (une pour les niveaux I et II et une autre pour le niveau III). Cette distinction peut entraîner des problèmes de couverture. Par exemple, un transporteur peut être exclu des deux bases de sondage ou encore inclus sur les deux si la période financière utilisée selon les deux sources diffère. De manière à minimiser ce genre de problèmes, diverses mesures sont prises lors du traitement des données et de l'estimation.
 - Des erreurs dans le code de classification type des industries (CTI) présent sur les bases de sondage peuvent entraîner des problèmes de sur ou de sous-dénombrement du secteur du camionnage.

- The Level IV Survey of private carriers is subject to some degree of undercoverage due to difficulties in identifying this type of carrier.
- ii) Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/ Destination) Survey
 - This survey used the 1991 annual survey frame and its results as its survey frame. Consequently, carriers that started their operations (births) in 1992 or 1993 were excluded as well as some of the 1991 births (under-coverage). On the other hand, carriers that stopped their operations (deaths) during 1992 or 1993 were included in the survey frame (overcoverage). Note that some of the deaths were identified based on the 1992 QMCF Survey and Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey 1992.
 - Coverage problems pertaining to the annual survey frame are inherently present in this survey as well.
 - The coverage is affected by the quality of the intercity revenue variable obtained from the annual survey.

II. Response Errors

Response errors occur when a respondent provides incorrect information due to misinterpretation of the survey questions or lack of correct information, gives wrong information by mistake, or is reluctant to disclose the correct information. Gross response errors are likely to be caught during editing. However, others may simply go through undetected.

III. Non-response Errors

Non-response errors can occur when a respondent does not respond at all (total non-response) or responds only to some questions (partial non-response). These errors can have a serious effect if non-respondents are systematically different from respondents in survey characteristics and/or the non-response rate is high.

IV. Processing Errors

Apart from coverage, response and non-response errors described above, errors that occur during the processing of the data constitute another component of the non-sampling error. Processing errors can arise in data capture, coding, transcription, editing, imputation, outlier detection and treatment and other types of data handling.

A coding error occurs when a field is coded erroneously because of misinterpretation of coding procedures or bad judgement (e.g. errors in SIC coding). A data capture error occurs when data are misinterpreted or keyed incorrectly. For the AMCF Level III Survey, errors in financial data can occur when the data are being transcribed from the tax returns.

- Les transporteurs pour compte propre étant très difficiles à identifier, une composante de sous-dénombrement est à prévoir dans l'erreur totale.
- Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises)
 - Cette enquête utilise la base de sondage et les résultats de l'enquête annuelle de 1991 comme base de sondage. Par conséquent, les transporteurs ayant commencé leurs activités (naissances) pendant les années 1992 ou 1993 sont exclus, de même qu'une certaine portion des naissances survenues en 1991 (sous-dénombrement). D'autre part, certains transpor-teurs ayant cessé leurs opérations (morts) pendant 1992 ou 1993 sont inclus sur la base de sondage (surdénombrement). Une portion de ces morts est identifiée par l'ETTRM de 1992 et par l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) de 1992.
 - Les problèmes de couverture relatifs à l'enquête annuelle pour compte d'autrui sont intrinsèquement présents pour cette enquête.
 - La couverture peut être affectée par la qualité de la variable sur les revenus provenant de services de transport interurbains obtenue de l'enquête annuelle.

II. Erreurs de réponse

Des erreurs de réponse surviennent lorsqu'un répondant fournit des renseignements erronés. Celui-ci peut avoir mal interprété la question ou encore ne pas connaître le renseignement exact; il peut donner un mauvais renseignement par erreur ou peut tout simplement ne pas être disposé à divulguer des renseignements particuliers. Certaines erreurs de réponse peuvent être détectées au stade de la vérification, alors que d'autres ne seront iamais relevées.

III. Erreurs de non-réponse

Des erreurs de non-réponse surviennent lorsqu'un répondant ne répond pas du tout au questionnaire (non-réponse totale) ou encore lorsqu'il ne répond que partiellement à certaines questions (non-réponse partielle). Ce type d'erreur peut avoir un effet assez important si les non-répondants sont systématiquement différents des répondants en ce qui a trait aux caractéristiques de l'enquête et(ou) si le taux de non-réponse est élevé.

IV. Erreurs de traitements

Mises à part les erreurs de couverture, de réponse et de non-réponse susmentionnées, les erreurs qui surviennent lors du traitement des données constituent une autre source d'erreur non due à l'échantillonnage. Des erreurs de traitement peuvent se produire lors de toutes les manipulations des données, que ce soit lors de la saisie, du codage, de la transcription, du contrôle, de l'imputation ou encore de la détection et du traitement des valeurs aberrantes.

Une erreur de codage survient lorsqu'un champ est incorrectement codé en raison d'une mauvaise interprétation des procédures de codage ou encore lors d'un mauvais jugement (p. ex., des erreurs dans le codage CTI). De la même façon, une erreur de saisie se produit lorsque les données ne sont pas interprétées correctement ou encore lors d'une faute de frappe. Pour le niveau III de l'EATRM, des erreurs dans les données financières peuvent survenir lors de la transcription de celles-ci à partir des déclarations de revenus.

Once data are coded and captured, they are subject to editing and imputation of missing or erroneous values. The quality of the data depends on the amount of imputation and the difference between the imputed and the true, but unknown, values. Using wrong assumptions when developing the imputation system could result in bias in the imputed data.

The non-sampling error as a whole is only one part of the total survey error but its contribution may be important. To minimize the effect of this type of error, a quality assurance program is carried out for each of the two surveys. For instance, follow-ups of non-respondents are conducted to obtain information from the total non-respondents or to complete partially unanswered questionnaires for questions that are deemed essential. Various quality controls are exercised at the data capture step. The data editing procedure identifies some inconsistencies in the data structure and the imputation procedure corrects the identified inconsistencies.

C. Some Measures of Data Quality

This section presents to users some indicators of the data quality of the trucking surveys as shown in tables 6.4 to 6.6. To assist the user in evaluating the potential effect of non-response and imputation, relative imputation rates for key characteristics are presented. The relative imputation rate is defined as the proportion of the corresponding published estimate that is accounted by imputed data. For example, assume that the total published estimate is \$25 million that is composed of \$20 million from non-imputed data and \$5 million from imputed data. Then the relative imputation rate is .2 (\$5 million divided by \$25 million) or 20%. The lower the relative imputation rate, the more reliable is the published estimate.

A total response rate is also provided. This rate is defined as the number of carriers that gave complete or partial answers to the survey divided by the total number of resolved and unresolved in-scope units. A unit is resolved when its status has been identified by the end of the period of survey data gathering as either belonging or not belonging to the target population for the survey. An unresolved in-scope unit refers to a unit selected for the survey whose status is not known by the end of data collection but the unit is deemed in-scope.

As a measure of the sampling error, estimated coefficients of variation (CV) for some for-hire trucking variables are presented in chapter 3 (Table 3.5). Note that the provided CV estimates do not consider the fact that some of the data were imputed and thus may underestimate the true CV's. CV's for other estimates may be obtained from the Transportation Division upon request. The CV and the relative imputation rate should be considered simultaneously to make an assessment of the reliability of an estimate.

Une fois les données codées et saisies, une étape de vérification et d'imputation des données manquantes ou incohérentes est effectuée. La qualité des données dépend de l'importance de l'imputation ainsi que de la différence entre les données imputées et leur valeur réelle correspondante (valeur inconnue). On note que des hypothèses erronées lors de l'élaboration du système d'imputation peuvent introduire certains biais dans les données.

Les erreurs non dues à l'échantillonnage ne constituent qu'une partie de l'erreur totale de l'enquête; toutefois leur contribution peut être assez importante. Afin que ce type d'erreur soit minimisé, chacune des deux enquêtes est sujette à un programme d'assurance de la qualité. Ainsi, un suivi des non-répondants est effectué de manière à obtenir des renseignements pour les cas de non-réponse totale ou encore obtenir les renseignements jugés essentiels de la part des non-répondants partiels. Divers contrôles de la qualité sont effectués au stade de la saisie. Une vérification des données permet de détecter les incohérences dans la structure des données, puis une étape d'imputation vise à les corriger.

C. Quelques mesures de la qualité des données

Cette section définit quelques indicateurs de qualité pour chacune des deux enquêtes, ceux-ci sont présentés aux tableaux 6.4 à 6.6. Afin d'aider l'utilisateur à évaluer l'effet éventuel de la non-réponse et de l'imputation, des taux d'imputation relatifs sont présentés pour certaines variables d'intérêt. Le taux d'imputation relatif se définit comme la proportion des valeurs publiées d'une certaine caractéristique (revenus ou dépenses) attribuable à l'imputation. Par exemple, supposons qu'un total de 25 millions \$ soit publié pour une certaine caractéristique; supposons également que de ce total, 20 millions \$ proviennent de valeurs non imputées et que 5 millions \$ soient imputés, ainsi, le taux d'imputation relatif sera de 0,2 (5 millions \$ divisés par 25 millions \$) ou de 20 %. Plus le taux d'imputation relatif est faible, meilleure est la fiabilité de l'estimation publiée.

Un taux de réponse global figure également dans cette section. Ce taux est défini comme étant le nombre de transporteurs ayant répondu de façon globale ou partielle à l'enquête, divisé par le nombre total de transporteurs faisant partie du champ de l'enquête (cas résolus et non résolus). Une unité non résolue faisant partie du champ de l'enquête, réfère au cas où l'unité est sélectionnée pour l'enquête et dont le statut à la fin de la période d'enquête est inconnu. Cette unité est néanmoins considérée comme faisant toujours partie du champ de l'enquête.

Comme mesure de l'erreur d'échantillonnage, les coefficients de variation (CV) estimés sont présentés pour certaines variables du camionnage pour compte d'autrui au chapitre 3 (Tableau 3.5). On note que les estimations de CV ne tiennent pas compte du fait que certaines données ont été imputées; par conséquent, les CV présentés peuvent sous-estimer les valeurs réelles. Les CV pour d'autres estimations peuvent être obtenus de la Division des transports sur demande. Il faut tenir compte simultanément du taux d'imputation relatif ainsi que du coefficient de variation pour évaluer la fiabilité des estimations.

Table 6.4 1993 Annual Motor Carriers of Freight Survey - Level II

Quality Measures by Province or Territory of Domicile¹

Tableau 6.4

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1993 - Niveau II

Mesures de qualité selon la province ou le territoire de domicile1

Province or Territory of Domicile	Response Rate (%)	Relative Imputation Rate (%)
Province ou Territoire de domicile	Taux de réponse(%)	Taux d'imputation relatif (%)
Newfoundland - Terre-Neuve	50.0	
Revenues - Revenus		36.8
Expenses - Dépenses		55.9
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	57.1	
Revenues - Revenus		39.1
Expenses - Dépenses		50.3
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	78.1	
Revenues - Revenus		25.8
Expenses - Dépenses		25.2
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	81.3	
Revenues - Revenus		25.6
Expenses - Dépenses		25.4
Quebec-Québec	88.1	
Revenues - Revenus		15.6
Expenses - Dépenses		15.7
Ontario	84.0	
Revenues - Revenus		20.5
Expenses - Dépenses		20.2
Manitoba	91.2	
Revenues - Revenus		12.5
Expenses - Dépenses		12.2
Saskatchewan	84.6	
Revenues - Revenus		16.9
Expenses - Dépenses		16.4
Alberta	91.8	
Revenues - Revenus		12.8
Expenses - Dépenses		12.7
British Columbia - Colombie-Britannique	85.5	
Revenues - Revenus		13.5
Expenses - Dépenses		13.7
Territories - Territoires	75.0	
Revenues - Revenus		45.6
Expenses - Dépenses		46.5
Canada	85.9	
Revenues - Revenus		17.3
Expenses - Dépenses		17.4

Quality measures for Level I carriers are not available. - Les mesures de qualité pour les transporteurs de niveau l'ne sont pas disponibles.

Total operating revenues and expenses are required from all carriers (compulsory fields). Relative imputation rates can be higher for other variables. - Les recettes et dépenses totales d'exploitation sont requises de tous les transporteurs (champs obligatoires). Les taux d'imputation relatifs peuvent être plus élevés pour les autres variables.

Carburant consommé en litres

Table 6.5

1993 Annual Motor Carriers of Freight Survey -Level III1

Relative Imputation Rates for Selected Operational Variables - Canada

Tableau 6.5

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1993 - Niveau III1

Taux d'imputation relatifs pour certaines variables d'exploitation - Canada

Variables	Relative Imputa Taux d'imputat				
	For-hire Carriers	Owner Operators	. Variables		
	Transporteurs pour compte d'autrui	Chauffeurs contractants			
Principal Type of			Genre de service de		
Transportation Activity	73.8	73.3	transport principal		
Total Employment			Total de l'emploi		
Full Time	70.9	75.1	Plein temps		
Part Time	69.5	75.9	Temps partiel		

Missing operational data are imputed based on financial data available for all in-sample units in such a way that the important correlations between the two types of data are fully exploited. - Les données d'exploitation manquantes sont imputées à l'aide des données financières disponibles pour toutes les unités de l'échantillon de manière à mettre à profit les corrélations importantes entre les deux types de données.

81.1

Table 6.6

Fuel Consumed in Litres

1993 For-hire Trucking (Commodity Origin/ **Destination) Survey -**

Response Rates for the First Stage Sample (Carriers) by Province or Territory of Domicile

Tableau 6.6

76.9

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) de 1993 -

Taux de réponse pour l'échantillon de premier degré (transporteurs) selon la province ou le territoire de domicile

		Respons	e Rate (%)						
Province or Territory of Domicile Province ou territoire de domicile	Taux de réponse (%)								
	QTR1	QTR2	QTR3	QTR4					
	TRI1	TRI2	TRI3	TRI4					
Newfoundland - Terre-Neuve	100.0	75.0	100.0	100.0					
Prince Edward Island - Îļe-du-Prince-Édouard	100.0	100.0		100.0					
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	100.0	100.0	100.0	90.9					
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	95.0	95.0	94.4	94.4.					
Quebec - Québec	89.1	95.6	85.2	88.2					
Ontario	88.2	91.9	84.1	87.6					
Manitoba	94.4	100.0	100.0	95.5					
Saskatchewan	91.7	91.7	100.0	77.8					
Alberta	97.8	97.1	97.6	95.6					
British Columbia - Colombie-Britannique	90.2	94.9	98.0	97.0					
Yukon	100.0	100.0	-						
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	-	100.0	*	-					
Canada	91.6	94.4	90.3	90.6					

Glossary

Asset Turnover Ratio. A measure of profitability obtained by dividing total revenues by total assets.

Bill of Lading. A contract setting out the details for transporting goods from a consignor (shipper) to a consignee (receiver). The bill of lading usually contains a description of the goods, the origin and destination, the weight and the transportation charges.

Class I (For-Hire Trucking Survey, Commodity Origin/ Destination). Carriers which earned gross annual intercity revenues of \$12 million or more.

Class II (For-Hire Trucking Survey, Commodity Origin/ Destination). Carriers which earned gross annual intercity revenues greater than or equal to \$1 million to less than \$12 million.

Commodity. The description of the transported merchandise as recorded on the carrier's shipping document. This information is encoded according to Statistics Canada's Standard Commodity Classification at the three digit level.

Compensation. Total compensation reflects the gross amount earned by the employees of a carrier and is comprised of wages and salaries and supplementary labour income.

Current Ratio. A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

Debt-Equity Ratio. A measure of solvency calculated by dividing total borrowings and claims of affiliates by shareholder's equity.

Destination. The point to which goods were delivered by the final carrier.

Domestic Shipment. A shipment whose origin and destination are in Canada.

Equity Ratio. The percentage of capital provided by shareholders. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing owner's equity by total liabilities plus owner's equity.

Establishment. An establishment is defined as the smallest unit that is a separate operating entity capable of reporting all elements of basic industrial statistics.

Fiscal Year (Motor Carriers of Freight Survey). The fiscal year of a carrier ending any time between April 1, 1992 and March 31, 1993.

For-Hire Carrier. Any carrier which undertakes the transport of goods for compensation.

Freight Forwarders. Companies that play an intermediary role between the shipper and the carrier by arranging the transport of freight for a fee.

General Freight. Freight that is packed (not bulk) and does not need specialized transportation equipment.

Industry Activity Statistics. Statistics which describe the output of the industry in such terms as tonnes, tonne-kilometres, vehicle kilometres travelled, commodities transported from point to point.

Industry Structure Statistics. Statistics which describe the size, performance and economic health of the industry, such as revenues, expenses, balance sheets, equipment operated, employment. These are also referred to as input variables.

Intercity Shipment. A shipment transported a distance greater than 24 km (Origin-Destination Survey).

Interest coverage. The number of times a firm can meet the interest payments of it's creditors. The ratio is calculated by dividing the net income before interest and taxes by the amount of interest paid.

Interline Shipments. The movement of a consignment by an initiating carrier to an intermediate point. From this point, a subsequent carrier moves the consignment to another point which may be an intermediate point or the final destination.

International Motor Carrier. A for-hire or private carrier that operates in Canada and the United States.

Interprovincial Motor Carrier. A for-hire or private carrier that operates in more than one province or territory.

LTL - Less than Truckload. A shipment which does not exceed 10,000 lb. or 4,500 kilograms.

Level I Carriers (Annual Motor Carriers of Freight Survey). For-hire carriers with annual operating revenues of \$5 million or more.

Level II Carriers (Annual Motor Carriers of Freight Survey). For-hire carriers with annual operating revenues greater than or equal to \$1 million and less than \$5 million.

Level III Carriers (Annual Motor Carriers of Freight Survey). For-hire carriers and owner operators with annual operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million.

Level IV Carriers. Private carriers with annual operating expenses of \$1 million and more. (Data on these carriers are not included in this publication but are available in Service Bulletins, Catalogue 52.002 and in other special tables.)

Leverage. The extent to which the firm has been financed by debt.

Line Haul. The movement of freight between cities or terminals. Line Haul does not include pick up and delivery service.

Long-term capital employed. Measures the long term source of capital and equals the sum of long term liabilities plus owner's equity.

Long-term debt ratio. The percentage of capital provided by creditors. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing long term liabilities by long term liabilities plus total owner's equity.

Operating Expenses. Operating expenses include expenses incurred in carrying for-hire motor carrier freight operations **only**. These exclude non-operating expenses such as capital loss, interest paid, etc.

Operating Profit Rate of Return. Calculated by dividing net income before interest and taxes by total assets. This ratio measures profitablity independently of how the firm is financed.

Operating ratio - The proportion of operating revenues absorbed by operating expenses. Calculated by dividing operating expenses by operating revenues.

Operating Revenues. Operating revenues include revenues pertaining to the motor carriers of freight operations only. These correspond to the total amount billed by the carrier and exclude revenues earned by other carriers in the case of interline shipments.

Origin. The point at which goods were received by the initial road carrier. Road carrier in this context includes piggyback (a rail movement where the transport of goods is in highway trailers/containers on railway cars).

Owner Operators (or lessor operators). Owner operators, by means of owned or leased vehicles, haul trailers or other equipment for a carrier.

Private Carrier. A company which maintains its own fleet of vehicles (owned or leased) and transports its own freight using dedicated drivers. Their principal function is to provide logistical support service to the proprietary owner. (Data on these carriers are not included in this publication but are available in Service Bulletins, Catalogue 52.002 and in special tables.)

Probill. A document which is made by the trucking company from the bill of lading. It is a company control document describing the handling of a shipment of goods and usually contains information on origin, destination, commodity description, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. A probill is sometimes referred to as a waybill.

Profit margin - The percentage of profit earned from each revenue dollar. It is obtained by dividing net income after taxes by total revenues.

Province or Territory of Domicile. The province or territory where the head office of the carrier is located.

Relative imputation rate - The proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by the imputed data (revenues, expenses).

Response rate - The number of carriers that gave complete or partial answers to the survey divided by the total number of inscope units (resolved and unresolved).

Return on assets - A measure of profitability, calculated as a percentage and obtained by dividing net income after taxes by total assets.

Return on owner's equity - A measure of the return to the owners of the business. Calculated by dividing net income before taxes by owner's equity excluding retained earnings and owner's surplus.

Return on long-term capital employed - Measures the return to the providers of long term capital and is obtained by dividing net income before interest and taxes by the sum of long term liabilities plus owner's equity.

Salaries and Wages. Total compensation minus supplementary labour income.

Sampling. A procedure used to draw a part of a group for examination. Rather than examining an entire group referred to as the population or universe, one may examine a part of the group called a "sample".

Sampling Weight. Raising factor attached to each sampled unit to obtain estimates for the population from a sample.

Shipment (For-Hire Trucking Survey, Commodity Origin/Destination). A quantity of merchandise transported by a for-hire carrier from one person or organization (consignor or shipper) to another person or organization (consignee or receiver).

Shipping Document. Any document recording the transportation of goods by carrier, which can be sampled. A probill (waybill), bill of lading, load manifest, trip report, invoice, or the individual records of a summary sheet or tape are considered to be shipping documents.

Standard Industrial Classification (SIC). A 1980 classification which allows the reporting of an integrated system of economic statistics by breaking down the total economic production into industries. Trucking industries (Industry Group 456) are made of establishments primarily engaged in the provision of trucking, transfer and related services. This industry group is a part of the Major Group 45 (Transportation industries) which includes establishments primarily engaged in the transportation of goods and passengers by air, railway, water and motor vehicles.

Stratification. A non-overlapping partition of the survey population into relatively homogeneous groups with respect to certain characteristics such as geographical and industrial classification, size, etc. These groups are called strata.

Supplementary Labour Income. Payments made by employers for the future benefit of the employees that consist of employers' contributions to employee welfare and pension funds, workmen's compensation funds and unemployment insurance.

Survey Frame. A list of units that carries the contact (e.g., name, address) and the classification (e.g., industrial classification) information of the units.

Survey Population. Collection of all units (e.g., carriers, shipments) for which the survey can realistically provide information. The survey population may differ from the target population due to the operational difficulty in identifying all the units that belong to the target population.

Target Population. Collection of all units (e.g., carriers, shipments) for which the information is required.

Tonne-Kilometre. An expression of weight (mass) multiplied by distance from origin to destination for each shipment. This is the standard output measure of the trucking industry.

Trip Report. A statement giving details of at least one trip of a transport vehicle detailing the origin, destination, commodity, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. It may include both inbound and outbound journeys.

Truck Rental Firms. Licensed or unlicensed trucking firms which rent or lease their equipment either to other trucking firms or to the shipper directly. The shipper or other trucking firm is responsible for the commodities carried.

Truckload. A shipment which <u>exceeds</u> 10,000 lb. or 4500 kilograms.

Weight (Mass). An expression of the weight of goods shipped as noted on the shipping document. Liquids, gases, pieces and other items not rated for on a weight basis are assigned weights from a conversion table.

Working Capital Ratio. See current ratio.

Glossaire

Base de sondage. Liste des unités contenant les renseignements visant à établir un contact (p. ex., nom, adresse) et une classification (p. ex., la classification industrielle) des unités.

Bordereau d'envoi. Document produit par l'entreprise de transport routier à partir de la lettre de transport. Il s'agit d'une méthode interne de contrôle de l'entreprise précisant de quelle manière l'envoi de marchandises a été effectué. On y trouve habituellement les renseignements suivants: origine, destination, description de la marchandise, poids ou autres mesures, tarif, recettes et opérations de transfert. Parfois désigné par l'expression «lettre de voiture».

Capitaux à long terme utilisés - Mesure des capitaux à long terme égale à la somme du passif à long terme et des capitaux propres.

Catégorie I (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination). Transporteurs ayant tiré du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de 12 millions\$ ou plus.

Catégorie II (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination). Transporteurs ayant tirés du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes supérieures ou égales à 1 million \$ et inférieures à 12 millions \$.

Charge partielle. Transport par lots brisés <u>n'excédant</u> <u>pas</u> 10,000 livres ou 4,500 kilogrammes.

Charge complète. Transport par lots brisés excédant 10,000 livres ou 4,500 kilogrammes.

Chauffeurs contractants. Les chauffeurs contractants tirent, au moyen de véhicules qu'ils possèdent ou qu'ils louent, des remorques et autres matériels semblables appartenant à des transporteurs.

Classification type des industries (CTI). Cette classification de 1980 permet la production d'un système intégré de statistiques économiques en subdivisant la production économique totale en industries. Les industries du camionnage (groupe industriel 456) sont formés d'établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de camionnage, des services de transfert et des services connexes. Ce groupe industriel fait partie du grand groupe 45 (Industries du transport) qui comprend les établissements dont l'activité principale concerne le transport de voyageurs et de marchandises par air, par chemin de fer, par eau et par terre (véhicules motorisés).

Coefficient de liquidité générale. Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Le coefficient est utilisé pour montrer la capacité de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme.

Connaissement. Contrat exposant les conditions du transport des marchandises du consignateur (expéditeur) jusqu'au consignataire (destinataire). Le connaissement comprend en général la description des marchandises, leur origine et leur destination, leur poids ou leur quantité et les frais de transport.

Courtiers en camionnage. Firmes qui jouent le rôle d'intermédiaire entre l'expéditeur et le transporteur se chargeant du transport des marchandises pour les expéditeurs, moyennant une rémunération pour ses services.

Couverture de l'intérêt - Nombre de fois qu'une entreprise serait en mesure de payer l'intérêt de sa dette. Le ratio est obtenu en divisant le bénéfice net, compte non tenu des intérêts sur la dette et des impôts sur ce bénéfice, par le montant des intérêts payés.

Dépenses d'exploitation. Les dépenses d'exploitation incluent seulement les dépenses engagées suite aux activités de transport routier de marchandises pour compte d'autrui. Elles excluent les dépenses diverses telles que les pertes de capital, les intérêts versés, etc.

Destination. Lieu de livraison des marchandises par le dernier transporteur routier.

Document d'expédition. Tout document ayant trait au transport de marchandises par un transporteur routier et qui peut être échantillonné. Un bordereau d'envoi (lettre de voiture), une lettre de transport, un manifeste, une feuille de route, une facture ou les renseignements contenus dans un récapitulatif ou sur un ruban magnétique sont considérés comme des documents d'expédition.

Effet de levier. L'effet de l'endettement d'une entreprise.

Entreprises de location de camions. Entreprises de location ou de location à baille, régies ou non, louant des camions à des entreprises de transport de marchandises ou directement aux expéditeurs. L'expéditeur ou l'entreprise de transport de marchandises est responsable des marchandises transportées.

Établissement. Un établissement est la plus petite unité déclarante constituant une unité d'exploitation séparée, en mesure de déclarer tous les éléments de base de la statistique de cette industrie.

Exercice financier (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et enquête sur les transporteurs pour compte propre). L'exercice financier d'un transporteur se terminant entre le 1er avril 1992 et le 31 mars 1993.

Expédition interne. Expédition dont les points d'origine et de destination sont situés au Canada.

Expédition interurbaine. Expédition effectuée sur une distance supérieure à 24 km (enquête origine et destination).

Feuille de route. Déclaration où figurent des détails concernant au moins l'un des trajets effectués par un véhicule de transport et indiquant l'origine, la destination, la marchandise, le poids ou autres mesures, le tarif, les recettes et les opérations de transfert. Elle peut mentionner des trajets à l'arrivée aussi bien qu'au départ.

Fret général. Marchandises empaquetés (autre que le vrac) et qui ne nécessitent pas un équipement de transport spécialisé.

Livraison (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination). Une quantité de marchandises transportée par un transporteur pour compte d'autrui d'une personne ou d'une organisation (consignateur ou expéditeur) à une autre personne ou organisation (consignataire ou destinataire).

Marge bénéficiaire. Le pourcentage de la marge bénéficiaire enregistré par chaque dollar de recettes. Elle est obtenue en divisant les recettes nettes par les recettes d'exploitation.

Origine. Point où le premier transporteur routier reçoit les marchandises. Dans ce contexte, le transporteur routier comprend le transport rail-route (le mouvement par rail consiste dans le transport des marchandises par conteneurs ou semi-remorques placés sur les wagons.

Poids (masse). Expression du poids des biens expédiés figurant sur le document d'expédition. Les liquides, les gaz, certaines pièces et autres articles qui ne sont pas facturés d'après le poids se voient attribuer un poids établi grâce à une table de conversion.

Poids d'échantillonnage. Facteur d'inflation relatif à chaque unité échantillonnée. Ce facteur vise à obtenir des estimations d'une population à partir d'un échantillon.

Population cible. Ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, livraisons) pour lesquelles des renseignements sont requis.

Population observée. Ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, livraisons) pour lesquelles l'enquête peut réellement fournir des renseignements. La population observée peut différer de la population cible, étant donné la difficulté opérationnelle reliée à l'identification exhaustive des unités appartenant à la population cible.

Produit. Description de la marchandise transportée telle qu'elle figure sur le document d'expédition du transporteur. Ces renseignements sont codés d'après la Classification type des produits de Statistique Canada au niveau de détail à trois chiffres.

Province ou territoire de domicile. Province ou territoire où se situe le siège social du transporteur.

Ratio d'autonomie financière à long terme. Proportion des capitaux fournis par les créanciers. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant le passif à long terme par le total du passif à long terme plus les capitaux propres.

Ratio d'exploitation. Le ratio d'exploitation est la proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation et est obtenu en divisant les dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation.

Ratio des capitaux propres. Proportion des capitaux fournis par les actionnaires. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant les capitaux propres par le total du passif plus les capitaux propres.

Ratio du fond de roulement. Voir le coefficient de liquidité général.

Ratio de rotation de l'actif. Mesure de rentabilité obtenue en divisant les recettes totales d'exploitation par l'actif total.

Recettes d'exploitation. Les recettes d'exploitation incluent seulement les recettes relatives au transport routier de marchandises pour compte d'autrui. Elles comprennent les montants totaux facturés par le transporteur, à l'exclusion de la part des recettes prévue pour les autres transporteurs dans le cas de liaisons inter-transporteur.

Rémunération. La rémunération totale correspond au revenu brut et comprend les salaires et traitements ainsi que le revenu supplémentaire du travail.

Rendement de l'actif - Mesure de rentabilité exprimée en pourcentage et obtenue en divisant le bénéfice net après impôt par le total de l'actif.

Rendement des capitaux à long terme utilisés - Mesure du rendement des capitaux à long terme pour les apporteurs de ces capitaux, obtenue en divisant le bénéfice net, compte non tenu des intérêts sur la dette et des impôts sur ce bénéfice, par la somme du passif à long terme et des capitaux propres.

Rendement des capitaux propres - Mesure du rendement de l'entreprise pour les propriétaires, obtenue en divisant le bénéfice net avant impôt par les capitaux propres.

Revenu supplémentaire du travail. Paiements faits par l'employeur pour l'avantage futur de ses salariés qui comprend les cotisations des employeurs aux caisses de retraite et aux régimes de prévoyance des salariés, aux caisses d'indemnisation des accidentés, et à l'assurance-chômage.

Rotation des capitaux. Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes totales d'exploitation par l'actif total.

Salaires et traitements. Rémunération totale moins le revenu supplémentaire du travail.

Sondage. Méthode utilisée pour prélever au hasard une partie d'un groupe à des fins d'études. Plutôt que d'étudier le groupe tout entier, on peut étudier une partie du groupe appelée «échantillon».

Statistiques de l'activité de l'industrie. Statistiques décrivant la production de l'industrie en fonction des tonnes, des tonnes-kilomètres, des kilomètres-véhicules et des produits transportés d'un point à l'autre.

Statistiques de la structure de l'industrie. Statistiques décrivant la taille, le rendement et la situation financière de l'industrie, selon les recettes, les dépenses, les bilans, le matériel exploité et la main-d'oeuvre. Ces valeurs sont également appelées variables d'entrée.

Stratification. Partition mutuellement exclusive de la population observée en groupes relativement homogènes par rapport à une ou plusieurs caractéristiques (p. ex., géographie et classification industrielle, taille, etc.). Ces groupes portent le nom de strates.

Taux d'imputation relatif - La proportion des valeurs estimatives publié (revenus ou dépenses) attribuable à l'imputation des donneés.

Taux de rendement du bénéfice d'exploitation. Ratio obtenu en divisant le bénéfice net, compte non tenu des intérêts sur la dette et des impôts sur ce bénéfice, par l'actif total. Ce ratio mesure la rentabilité sans égard au mode de financement de l'enterprise.

Taux de réponse - Le nombre de transporteurs ayant répondu de façon globale ou partielle aux questions, divisé par le nombre à l'enquête (cas résolus et non résolus) d'unités dans le champ d'enquête.

Tonne-kilomètre. Expression du poids (masse) multiplié par la distance entre l'origine et la destination de chaque expédition. Il s'agit de la mesure normalisée de rendement utilisée pour l'industrie du camionnage.

Transferts (Liaisons inter-transporteurs). Marchandises transportées par un premier transporteur vers un point intermédiaire. À partir de ce point, un autre transporteur transporte les marchandises vers une autre destination qui peut être un point intermédiaire ou la destination finale.

Transport de longue distance. Le mouvement des marchandises entre deux agglomérations ou terminaux. Ce mouvement exclut le service de la cueillette et la livraison.

Transporteurs de niveau I (Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises). Transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes annuelles brutes d'exploitation étaient de 5 millions \$ ou plus.

Transporteurs de niveau II (Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises). Transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes annuelles brutes d'exploitation étaient supérieures ou égales à 1 million \$ et inférieures à 5 million \$.

Transporteurs de niveau III (Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises). Transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants dont les recettes annuelles brutes d'exploitation étaient supérieures ou égales à 25 000 \$ et inférieures à 1 million \$.

Transporteurs de niveau IV. Transporteurs pour compte propre dont les dépenses annuelles d'exploitation s'élevaient à 1 million \$ et plus. (Les données sur ces transporteurs ne sont pas incluses dans cette publication mais sont disponibles dans des bulletins se service, n° 52-002 au catalogue, et dans d'autres tableaux spéciaux.)

Transporteurs routiers internationaux. Transporteurs pour compte d'autrui ou pour compte propre qui circulent au Canada et aux États-Unis.

Transporteurs routiers interprovinciaux. Transporteurs pour compte d'autrui ou pour compte propre qui circulent dans plus d'une province ou territoire.

Transporteurs routiers pour compte d'autrui. Transporteurs qui, moyennant rétribution, assument le transport de marchandises.

Transporteurs routiers pour compte propre. Compagnies qui maintiennent leur propre flotte de camions (possédés ou loués) et qui transportent leurs propres marchandises en utilisant des chauffeurs attitrés. Leurs fonctions principales consistent à offrir un support logistique aux propriétaires. (Les données sur ces transporteurs ne sont pas incluses dans cette publication mais sont disponibles dans des bulletins se service, n° 52-002 au catalogue, et dans d'autres tableaux spéciaux.)



ORDER FORM

Statistics Canada

WAIL 10:	PHONE:	FAX 70.			OU OF P	STILL STATE					
	1-800-267-6677	(613) 951-1	584	(Checi	k only one)						
tatistics Canada Charge to VISA or Master- VISA, MasterCard and Integration Card, Outside Canada and Purchase Orders only.			Please charge my: UISA MasterCard								
Operations and Integration Circulation Management 120 Parkdale Avenue	Card. Outside Canada and the U.S. call (613) 951-7277. Please	Please do not send confirmation. A fax will	l be	Cá	ard Number		1.1.	1 1 1			
Ottawa, Ontario Canada K1A 0T6	do not send confirmation.	treated as an original	oraer.	_							
(Please print)	INTERNET: order@	gstatcan.ca		Si	gnature				E	Expiry Date	
Company				_	syment enc						
Department				Please make cheque or money order payable to the Receiver General for Canada — Publications.							
Attention	Title			Purchase Order Number (Please enclose)							
Address											
City (Province))									
	hone F sure that all Information is	Fax completed.		AL	uthorized Si	gnature					
				e of	Anı	nual Subscription or Book Price					
Catalogue Number	Title		indic "S"	ale an "for	Canada S	United States US\$	Cou	ther ntries S\$	Quantity	Total	
			subsc	riptions .			Ny a 7				
							_				
	•										
And a series.	ices for U.S. and other	countries are show	n in US	S dollar:	<u>.</u>			TOTAL			
Note, Catalogue pr	TOTAL STATE OF THE							count plicable)			
GST Registration #	R121491807						d appi	(7%) licable			
Cheque or money of Receiver General to	Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada – Publications.					(Canadian clients only) GRAND TOTAL					
Canadian clients pa amount in US funds	ry in Canadian funds and s drawn on a US bank. P	add 7% GST and ar	oplicable	e PST. ents are	Foreign clie shown in t	nts pay tot JS dollars.	al	P	F 093	238	
The state of the s											

THANK YOU FOR YOUR ORDER!



Statistics Canada Statistique Canada Canadä

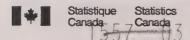


BON DE COMMANDE

Statistique Canada

ENVOYEZ À:	COMPOSEZ:	TÉLÉCOPIEZ A	11.	MOD	ALITÉS DI	E PAIEME	NT-		
NOTE A.		:::::::::::::::::::::::::::::::::::::::							
Statistique Canada Opérations et intégration Direction de la circulation 120, avenue Parkdale Ottawa (Ontario) Canada K1A 0T6 (Veuillez écrire en caractères d'imprimerie.) Compagnie Service A l'attention de I-800-267-6677 Faites débiter votre compte VISA ou MasterCard. De l'extérieur du Canada et des États-Unis, composez le (613) 951-7277. Veuillez ne pas envoyer de confirmation. Le bon télécopie tient lieu de commande originale. INTERNET: order@statcan.ca				Veuillez débiter mon compte					
Code postal Veuillez	Téléphone Té vous assurer de remplir le bon au	élécopieur u complet.		Si	gnature de	la personn	autorisée		
				dition Abonnement annuel ou prix de la publication					
Numéro au catalogue	Titre		Insc	orire our les ements	Canada \$	États- Unis \$ US	Autres pays \$ US	Quantité	Total \$
Veuillez noter quadonnés en dollar TPS N° R12149		ur les ÉU. et les a	autres	pays so	ont		TOTAL RÉDUCTION (s'il y a lieu) TPS (7 %) a TVP en vig	ueur.	
Le chèque ou mandat-poste doit être établi à l'ordre du Receveur général du Canada — Publications.				(Clients canadiens seulement) TOTAL GÉNÉRAL					
	liens paient en dollars canadi er paient le montant total en c					rigueur. Lei	P	F 093	238

MERCI DE VOTRE COMMANDE!



Canadä

Pick a topic...
any topic

The 1994 Statistics Canada Catalogue is your quide to

the most complete collection of facts and figures on Canada's changing business, social and economic environment. No matter what you need to know, the *Catalogue* will point you in the right direction.

From the most popular topics of the day – like employment, income, trade, and education – to specific research studies – like mineral products shipped from Canadian ports and criminal victimization in urban areas – you'll find it all here.

... the 1994 Statistics Canada Catalogue will help you get your bearings...

The *Catalogue* puts all this information at your fingertips. With the expanded index, you can search by subject, author or title – even periodical articles are indexed. There's also a separate index for all our electronic products.

The *Catalogue* has everything you need to access all Statistics Canada's products:

- descriptions of over 25 new titles, plus succinct abstracts of the over 650 titles and 7 map series already produced;
- a complete guide to finding and using statistics;
- electronic products in a variety of media, and



advice on getting expert assistance on electronic products and on-line searches;

tabs to each section — so you can immediately flip to the information you need.

... time and time again

To make sure that the **Catalogue** stands up to frequent use, we used a specially coated cover to prevent broken spines, tattered edges and dogeared comers.

Order today – you'll be lost without it.

1994 Statistics Canada Catalogue

Only \$15 in Canada (US\$18 in the U.S. and US\$21 in other countries). Quote Cat. no. 11-2040XPE.

Write to:

Statistics Canada Marketing Division Sales and Service 120 Parkdale Avenue Ottawa, Ontario K1A 0T6

Fax: (613) 951-1584 Call toll-free: 1-800-267-6677

Or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication. Choisissez un sujet... n'importe lequel

Le Catalogue de Statistique
Canada 1994 est votre guide pour
la collection la plus complète de
faits et de chiffres dans les
domaines, en constante évolution,
du commerce, de la société et de
l'économie du Canada. Peu
importe ce que vous voulez savoir,
le Catalogue vous mettra sur la
bonne piste.

Des sujets actuels les plus populaires – comme l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation – à des études de recherche spécialisées – comme les produits minéraux expédiés des ports canadiens et la victimisation dans les régions urbaines –vous trouverez tout dans ce document.

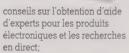
Le Catalogue de Statistique Canada 1994 vous aidera à vous orienter...

Le **Catalogue** vous met tous ces renseignements sous la main.
L'index augmenté vous permet de chercher par sujet, auteur ou titre – les articles de périodiques sont même indexés. On a aussi ajouté un index séparé pour tous nos produits électroniques.

Le **Catalogue** a tout ce qu'il vous faut pour vous procurer les produits de Statistique Canada:

- descriptions de plus de 25 nouveaux titres et courts résumés des 650 titres et plus et des 7 séries de cartes déjà disponibles;
 - guide complet pour obtenir et utiliser les données statistiques:

produits électroniques sur supports divers et



système d'onglets pour chaque section - pour que vous puissiez immédiatement repérer les renseignements qui vous intéressent.

...maintes et maintes fois

Pour garantir que le *Catalogue* puisse résister à une utilisation fréquente, nous avons utilisé une couverture avec un revêtement spécial conçue pour éviter les dos cassés, les bords abimés et les coins de page pliés.

Commandez aujourd'hui – vous ne pourrez plus vous en passer.

Catalogue de Statistique Canada 1994

Seulement 15 \$ au Canada (18 \$ US aux États-Unis et 21 \$ US dans les autres pays). Indiquez le n° au catalogue : 11-2040XPF.

Écrivez à :

Statistique Canada Division du marketing Vente et service 120, avenue Parkdale Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Télécopieur: (613) 951-1584

Appels sans frais: 1-800-267-6677

Ou contactez le Centre de consultation de Statistique Canada le plus proche (voir la liste figurant dans la présente publication).

















Identify Emerging Trends



Define New Markets



Pinpoint Profit Opportunities



Dégagez les nouvelles tendances



Définissez les nouveaux marchés



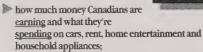
Déterminez les possibilités de profit



o safeguard your place in tomorrow's marketplace, you have to be able to

anticipate trends today. To do that, you're going to need some insight into the purchasing trends in the Canadian marketplace.

With a complete profile of Canadian consumers, plus an indepth analysis of Canadian industries, the *Market Research Handbook* gives you the most thorough coverage of purchasing trends. This valued bestseller can lead you to new markets by giving you details on:



- the <u>level of sales</u> in retail chain and department stores:
- what goods are being traded between Canada, U.S., and other countries;
- <u>census data</u> such as: age/sex, schooling, households, unemployment, interprovincial and international migration

...and much, much more!

With over 600 pages, the *Handbook* includes more than 200 statistical tables that give you instant access to provincial and national market data. Featured are important economic indicators such as the Gross Domestic Product, Labour Force Productivity, Private and Public Investment and the Consumer Price Index.

Order your copy of the *Market Research Handbook* (Catalogue #63-2240XPB) today for only \$110 in Canada plus \$7.70 GST, US\$132 in the United States, and US\$154 in other countries.

CALL TOLL-FREE 1-800-267-6677 OR FAX (613)951-1584 and use your VISA or MasterCard. OR MAIL your order to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A OT6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Office listed in this publication.



n ou

our maintenir votre place sur le marché de demain, vous devez être

en mesure de prévoir les tendances <u>aujourd'hui</u>. Pour ce faire, vous devrez comprendre les habitudes d'achat sur le marché canadien.

Renfermant un profil complet des consommateurs canadiens ainsi qu'une analyse approfondie des industries canadiennes, le *Recuell statistique des études de marché* brosse un tableau exhaustif des habitudes d'achat. Ce précieux best-seller peut vous faire découvrir de nouveaux marchés en vous fournissant les détails suivants:

les <u>revenus</u> des Canadiens et leurs <u>dépenses</u> pour la voiture, le loyer, les appareils de divertissement et les appareils ménagers;

le <u>niveau des ventes</u> dans les magasins de détail à succursales et les grands magasins;

les <u>biens échangés</u> entre le Canada, les É.-U. et d'autres pays;

les données du recensement telles que l'âge, le sexe, le niveau de scolarité, les ménages, le chômage, la migration interprovinciale et internationale

...et bien plus encore!

Le Recuell, contenant plus de 600 pages et au delà de 200 tableaux statistiques, vous permettra d'accéder instantanément aux données provinciales et nationales sur le marché. Il traite d'indicateurs économiques importants tels que le produit intérieur brut, la productivité de la population active, les investissements privés et publics et l'Indice des prix à la consommation.

Procurez-vous votre exemplaire du *Recuell statistique des études de marché* (n° 63-2240XPB au catalogue) dès aujourd'hui pour seulement 110 \$ au Canada plus 7,70 \$ de TPS, 132 \$ US aux États-Unis et 154 \$ US dans les autres pays. Commandez votre exemplaire PAR TÉLÉPHONE EN COMPOSANT SANS FRAIS le 1-800-267-6677 OU PAR TÉLÉCOPIEUR au (613) 951-1584 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard, OU PAR IA POSTE à l'adresse suivante : Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou communiquez avec le bureau régional de Statistique Canada le plus près dont la liste figure dans la présente publication.











